

gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

# Afbakening zeehavengebied Gent Inrichting R4-oost en R4-west

**Bijlage III: Toelichtingsnota**



Ministerie van de  
Vlaamse Gemeenschap

# Inhoudsopgave

<b>INLEIDING</b>	<b>0</b>
<b>LEESWIJZER</b>	<b>2</b>
<b>1 IN UITVOERING VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN 3</b>	<b>3</b>
1.1 UIT HET RICHTINGGEVEND GEDEELTE VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN.....	3
1.2 UIT DE BINDENDE BEPALINGEN VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN.....	5
<b>2 VOORAFGAAND PLANNINGSPROCES 6</b>	<b>6</b>
2.1 CONCEPT STREEFBEELD (1996) .....	6
2.2 HERZIENING VAN HET GEWESTPLAN (1998, 2001) .....	6
2.3 VOORSTEL VAN AFBAKENING ZEEHAVENGEBIED GENT (AUGUSTUS 2001) .....	6
2.4 ONTWERP RAAMPLAN 'GENT ZEEHAVEN R4 WEST EN R4 OOST' (DECEMBER 1999) .....	7
2.5 STUDIE 'R4-WEST EN OOST: OMVORMING TOT PRIMAIRE WEGEN I EN II' (2000-2001) – OPDRACHTGEVER ADMINISTRATIE WEGEN EN VERKEER AFDELING OOST-VLAANDEREN... 7	7
2.6 VOORSTEL VAN STRATEGISCH PLAN VOOR DE GENTSE KANAALZONE (JUNI 2002) .....	7
2.7 VIER BIJKOMENDE NOTA'S IN FUNCTIE VAN BIJSTELLING VOORSTEL STRATEGISCH PLAN (2003-2004) .....	7
<b>3 GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN DE GENTSE KANAALZONE 9</b>	<b>9</b>
3.1 VISIE .....	9
3.2 KRACHTLIJNEN VOOR DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING .....	10
3.3 HYPOTHESE VAN GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	13
<b>4 AFBAKENING ZEEHAVENGEBIED GENT 16</b>	<b>16</b>
4.1 INHOUDELIJKE ELEMENTEN VANUIT DE VOORBEREIDENDE FASE – RELATIE MET HET AFBAKENINGSPROCES .....	16
4.2 BESTAANDE FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND.....	16
4.2.1 <i>Juridische toestand</i> .....	16
4.2.2 <i>Planningscontext</i> .....	17
4.2.3 <i>Aanvullende onderzoeken opgemaakt in het kader van het strategisch plan Gentse kanaalzone</i> .....	18
4.3 VERANTWOORDING VAN DE AFBAKENINGSLIJN .....	19
4.3.1 <i>Principes voor het bepalen van de afbakeningsslijn</i> .....	19
4.3.2 <i>Uitwerking van de afbakeningsslijn op perceelsniveau</i> .....	22
4.3.3 <i>Onderdelen van de afbakeningsslijn</i> .....	23
4.4 ESSENTIËLE ASPECTEN TE VERTALEN IN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN .....	29
4.5 OVERZICHT VAN STRIJDIGE VOORSCHRIFTEN MET HET GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN .....	30
<b>5 DEELGEBIEDEN IN ZEEHAVENGEBIED GENT 31</b>	<b>31</b>
5.1 OMGEVING RIEME NOORD.....	34
5.1.1 <i>Deelgebied 1: Zeehaventerrein Rieme Noord</i> .....	34
5.1.2 <i>Deelgebied 2: koppelingsgebied Klein Rusland Oost</i> .....	42
5.2 OMGEVING KLUIZENDOK.....	47
5.2.1 <i>Deelgebied 3: zeehaventerrein Kluizendok en koppelingsgebieden Rieme Zuid, Rieme Oost en Doornzele Noord</i> .....	47

5.3	OMGEVING LANGERBRUGGEKAAI NOORD.....	64
5.3.1	<i>Deelgebied 4: zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord en koppelingsgebied Doornzele Kanaalzijde</i>	64
5.4	OMGEVING LANGERBRUGGEKAAI ZUID .....	70
5.4.1	<i>Deelgebied 5: koppelingsgebied Langerbrugge Zuid</i>	70
5.4.2	<i>Deelgebied 6: jachthaven Langerbrugge-eiland</i>	77
5.5	OMGEVING MOERVAART NOORD .....	83
5.5.1	<i>Deelgebied 7: zeehavenondersteunend bedrijventerrein Moervaart Noord reserve en koppelingsgebied Sint-Kruis-Winkel Zuid</i>	83
5.6	OMGEVING MOERVAART ZUID .....	91
5.6.1	<i>Deelgebied 8: koppelingsgebied Desteldonk Noord</i>	91
5.7	OMGEVING SKALDENPARK .....	97
5.7.1	<i>Deelgebied 9: koppelingsgebied Desteldonk Zuid</i>	97
5.8	DEELGEBIED 10: ADMINISTRATIEF COMPLEX MOTORSTRAAT .....	103
<b>6</b>	<b>INRICHTING R4-OOST EN R4-WEST</b>	<b>107</b>
6.1	OPHEFFEN RESERVATIESTROOK R4-OOST / N423 / R4-WEST.....	108
6.2	R4-OOST PRIMAIRE WEG I EN II - N423 PRIMAIRE WEG I.....	110
6.3	R4-WEST PRIMAIRE WEG I.....	120
<b>7</b>	<b>RUIMTEBOEKHOUDING</b>	<b>129</b>
<b>8</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>130</b>
8.1	BIJLAGE 1: GEWESTPLAN.....	130
8.2	BIJLAGE 2: BIJZONDERE PLANNEN VAN AANLEG.....	132
8.3	BIJLAGE 3: VOORSTUDIE VOORONTWERP RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN KLUIZENDOK (1999 – 2001).....	133
8.4	BIJLAGE 4: ONTWERP RAAMPLAN ‘GENT ZEEHAVEN R4-WEST EN R4-OOST’ (1999).....	134
8.5	BIJLAGE 5: STUDIE R4-WEST EN OOST: OMVORMING TOT PRIMAIRE WEGEN I EN II (2000 – 2001) .....	135
8.6	BIJLAGE 6: ONTWERP RAAMPLAN ONDERLIGGEND WEGENNET VOOR DE GENTSE KANAALZONE EN OMLIGGENDE KERNEN (2003) .....	136
8.7	BIJLAGE 7: ONDERZOEK KWALITEITSOBJECTIEVEN EN VERBETERPUNTEN VOOR DE LEEFBAARHEID VAN DE DORPSKERNEN (1999).....	137
8.8	BIJLAGE 8: UITVOERINGSPROJECT LANDSCHAPSOPBOUW - OPMAAK LANDSCHAPSCONCEPTEN EN INRICHTINGSCONCEPTEN (1999) .....	138
8.9	BIJLAGE 9: RAPPORT – INRICHTING VIJF KOPPELINGSGEBIEDEN MET BEDRIJVEN IN DE GENTSE KANAALZONE (2002 – 2003).....	139

# Inleiding

Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bevat twee thema's behorende tot het ruimtelijk beleid van de Vlaamse overheid: de afbakening van het zeehavengebied Gent en de inrichting van de N423/R4-oost en R4-west als primaire wegen. Omwille van de sterke inhoudelijke samenhang en de ligging in hetzelfde gebied met name in de Gentse Kanaalzone worden beide thema's – weliswaar goed onderscheiden - in hetzelfde verordenend plan opgenomen.

## Afbakening zeehavengebied Gent

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (september 1997)<sup>1</sup> bepaalt dat de zeehavens afgebakend moeten worden door het Vlaams gewest in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Het havendecreet (maart 1999)<sup>2</sup> bepaalt vervolgens dat de Vlaamse regering die grens of afbakening van het zeehavengebied Gent vastlegt overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening.

Volgens het decreet op de ruimtelijke ordening (mei 1999)<sup>3</sup> wordt het afbakeningsplan voor het zeehavengebied Gent opgenomen in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De Vlaamse regering engageert zich in haar regeerakkoord (juli 1999)<sup>4</sup> ertoe om binnen de regeerperiode dit gewestelijk ruimtelijke uitvoeringsplan en een strategisch plan op te stellen.

In afwachting van de begrenzing in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is een uitvoeringsbesluit (juli 2001)<sup>5</sup> vastgesteld dat een voorlopige begrenzing aangeeft voor de zeehaven van Gent tot de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de Vlaamse regering.

Het voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone dat een geïntegreerde ruimtelijke visie, een streefbeeld en een actieplan bevat, vormt het kader voor de begrenzing, de fasering en de inrichting van projecten in de Gentse kanaalzone. Dit voorstel werd in juni 2002 vastgesteld door de stuurgroep van het netwerk Gentse kanaalzone. Dit voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone wordt vandaag aangevuld met een Nota planmilieueffectenrapport (Nota planMER), een Nota ruimtelijke veiligheidsrapport op strategisch planniveau, een nota verduurzamend scenario voor de economische ontwikkeling en een Nota ecologische infrastructuur in functie van de beoordeling inzake Europese Vogel- en Habitatrichtlijn.

Op basis van de opties in het strategisch plan is in opdracht van de administratie ruimtelijke ordening, huisvesting, monumenten en landschappen, afdeling ruimtelijke planning, met alle betrokken partners een rapport met een voorstel van afbakening van het Gentse zeehavengebied (augustus 2001) uitgewerkt.

Het uiteindelijke instrument voor de afbakening, namelijk het voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan legt de afbakeningslijn vast evenals alle dringende bestemmings-, inrichtings- en ruimtelijke beheersaspecten voor specifieke deelgebieden.

---

<sup>1</sup> Blz. 586-587, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, versie conform het besluit van de Vlaamse regering van 23.9.1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het decreet van 17.12.1997 houdende de bekrachtiging van de bindende bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 23.9.1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (B.S. 21.3.1998, Ed.1)

<sup>2</sup> Art. 3,§1, Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (B.S. 8.4.1999)

<sup>3</sup> Art. 37, 1,°Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (B.S. 8.6.1999), gewijzigd door de decreten van 28.9.1999 (B.S. 30.9.1999, Ed. 2), 22.12.1999 (B.S. 30.12.1999, Ed. 2) en 26.4.2000 (B.S. 29.4.2000), 8.12.2000 (B.S. 13.1.2001), 13.7.2001 (B.S. 3.8.2001), 1.3.2002 (B.S. 16.4.2002), 8.3. 2002 (B.S. 23.3.2002) en 19.7.2002 (B.S. 26.10.2002,Ed. 1).

<sup>4</sup> Hfdst. 2, Deel 4, Regeerakkoord van de Vlaamse regering van 13 juli 1999

<sup>5</sup> Art. 1, Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 houdende de aanduiding van de voorlopige begrenzing van de havengebieden (B.S. 1.11.2001)

## Inrichting N423/R4-oost en R4-west

De wegen N423 en de R4-oost - beide genoemd J. Kennedylaan - zijn gelegen op de oostelijke zijde van het kanaal Gent-Terneuzen. Beide wegen verzorgen de ontsluiting van economische gebieden op de rechterkanaaloever van het zeehavengebied Gent en Terneuzen naar de hoofdwegen A11/N49 (Zeebrugge-Antwerpen) en naar de E17. Daarbovenop verzorgt de N423 de grensoverschrijdende regionale verbinding tussen de autosnelweg E312 (Vlissingen/Bergen-op-Zoom) en de autosnelweg A11/N49 (Zeebrugge/Antwerpen). Om die reden is de N423 in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bindend geselecteerd als primaire weg I en de R4-oost geselecteerd als primaire weg II.

De R4-west (J. Parijslaan) is gelegen op de westelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen. Deze weg verzorgt enerzijds de verbinding naar de hoofdwegen A11/N49 (Zeebrugge-Antwerpen) en de E40 (Brussel-Calais) en anderzijds de ontsluiting van de economische zones langs de linkerkanaaloever in het zeehavengebied Gent en de ontsluiting van het grootstedelijk gebied Gent naar de hoofdwegen. Om die reden is deze weg als primaire weg I geselecteerd en wordt hij daarvoor ingericht.

De opties voor de inrichting zijn uitgewerkt in het Ontwerp Raamplan 'Gent zeehaven R4 west en R4 oost (december 1999) en de studie "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen 1 en 2" (2000-2001).

Zoals aangegeven in het bindend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt de ruimte die voor de inrichting van de primaire weg en de afwerking naar de directe omgeving noodzakelijk is, vastgelegd in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

## Inhoud van een uitvoeringsplan volgens het decreet

Decretaal bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan zoals het voorligt de volgende delen<sup>6</sup>:

- Een *grafisch plan* dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- De erbij horende *stedenbouwkundige voorschriften* inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer;
- Een weergave van de *feitelijke en juridische toestand*;
- De relatie met het *ruimtelijk structuurplan* of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;

In voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de *voorschriften die strijdig zijn* met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden.

Enkel het grafisch plan en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften hebben conform het decreet verordenende kracht.

Deze nota is de toelichtingsnota bij het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Ze heeft als dusdanig geen verordenende kracht, is belangrijk als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

---

<sup>6</sup> Art. 38, §1 Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (B.S. 8.6.1999), en latere wijzigingen

# Leeswijzer

De toelichtingsnota bestaat uit zes hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 verwijst naar de richtinggevende en bindende aspecten over de afbakening van de zeehaven en de inrichting van de beide primaire wegen in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

In hoofdstuk 2 wordt het voorafgaand planningsproces voor de beide thema's aangegeven.

De vele voorstudies hebben de basis geleverd voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de Gentse kanaalzone. Deze is opgenomen in het voorstel van strategisch plan "Wel-varende kanaalzone" (versie juni 2002). Hoofdstuk 3 belicht hieruit de algemene visie en de ruimtelijke krachtlijnen die op hun beurt de basis vormen voor een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur. Deze hypothese van gewenste ruimtelijke structuur vormt onder andere het kader voor een voorstel van afbakeningslijn.

Hoofdstuk 4 geeft een toelichting bij de afbakening van de zeehaven en de afbakeningslijn. Vanuit de hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur, worden de principes vastgelegd die de plaats van de afbakeningslijn bepalen. De principes, de uitwerking en de juridische vertaling van de afbakeningslijn zorgen ervoor dat de afbakeningslijn tot op perceelsniveau kan worden vastgelegd.

Voor bepaalde deelgebieden binnen de zeehaven zijn in uitvoering van de voorafgaande planningsprocessen dringende wijzigingen nodig aan de vigerende plannen van aanleg en het gewestplan. Een overzicht en bespreking van de hier opgenomen deelgebieden gebeurt in hoofdstuk 5. Vanuit de bestaande ruimtelijke structuur, de feitelijke en de juridische toestand worden per deelgebied krachtlijnen aangegeven die leiden tot het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Dit impliceert dat de toelichtingsnota zowel de toelichting als de verordenende delen, zijnde het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften, van het ruimtelijk uitvoeringsplan bevat en dus autonoom kan worden gehanteerd.

In hoofdstuk 6 komt de inrichting van de primaire wegen N423/R4-oost en R4-west aan bod.

In hoofdstuk 7 is de ruimteboekhouding opgenomen.

In hoofdstuk 8 zijn de bijlagen opgenomen.

# 1 In uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

De afbakening van het zeehavengebied Gent en de inrichting van de primaire wegn N423/R4-oost en R4-west worden in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd. Zowel het bindend als het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bevatten de relevante inhoudelijke elementen voor de opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

## 1.1 Uit het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

In dit gedeelte wordt aangegeven dat het zeehavengebied van Gent een strategische plaats inneemt in de ruimtelijk-economische structuur van Vlaanderen. De visie op de ruimtelijk economische ontwikkeling komt tot uiting in het ruimtelijk principe “poorten als motor voor ontwikkeling”:

De zeehaven van Gent wordt geselecteerd als een poort. Deze poort voor Vlaanderen is tegelijkertijd een motor voor de economische ontwikkeling. Door haar bestaande positie in een internationaal netwerk is zij een element van de economische structuur op internationaal niveau. Zodoende kan de zeehaven van Gent hoogwaardige internationale investeringen aantrekken.

Een ander ruimtelijk principe, “infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten”, beklemtoont de verbindingen tussen de poorten.

Het grotendeels reeds bestaande stelsel van bestaande spoor- en autosnelwegen (zoals de A11/N49) aangevuld met waterwegen (kanaal Gent-Terneuzen) van het zeehavengebied Gent zorgt voor de verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in Vlaanderen, Brussel en Nederland en met andere zeehavens. Vele verkeersknooppunten liggen nabij de poorten en door zijn potentieel goede bereikbaarheid heeft het zeehavengebied Gent ontwikkelingsmogelijkheden.

Dit principe vertaalt zich ook in de selectie van de hoofdinfrastructuren.

Het kanaal Gent-Terneuzen is een zeekanaal voor schepen tot ongeveer 80.000 tdw en wordt geselecteerd als hoofdwaterweg. De ontwikkelingsperspectieven voor dit kanaal houden in dat om de internationale verbindingfunctie veilig te stellen hier prioritair waterbouwkundige werken worden uitgevoerd.

De N49/A11 wordt geselecteerd als hoofdweg. Deze hoofdweg heeft een internationale en een gewestelijke verbindingfunctie voor de zeehaven Gent. Deze verbeterde internationale verbinding met een beperkt aantal knooppunten maakt een grotere complementariteit tussen de zeehaven Gent en andere Vlaamse zeehavens mogelijk. Ook de primaire wegen hebben een belangrijke functie van gewestelijk belang en worden in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geselecteerd. Het Vlaamse gewest selecteert R4-west en B402 (van A10 ter hoogte van Drongen tot A11/N49 ter hoogte van Zelzate) en N423 (van de N49/A11 (Zelzate) aansluitend op de R4-oost tot de Nederlandse grens (Tractaatweg)) als primaire wegen I. De R4-oost (van de aansluiting 16 op de A10 ter hoogte van Merelbeke tot A14/E17) en de te ontwerpen tunnelverbinding tussen de R4-oost en R4-west worden geselecteerd als primaire wegen II. Primaire wegen I hebben in de eerste plaats een verbindingfunctie op Vlaams niveau en een nevenfunctie “verzamenen op Vlaams niveau”. Ze staan in voor de verbinding met de internationale hoofdwegen. Primaire wegen II hebben als hoofdfunctie het “verzamenen op Vlaams niveau” en als nevenfunctie “verbinden op Vlaams niveau”. Ze verzorgen de ontsluiting vanuit de zeehaven naar de primaire wegen I en de hoofdwegen.

Inzake goederenvervoer per spoor is het zeehavengebied Gent via het vormingsstation Gent-Zeehaven en Merelbeke aangesloten op de geselecteerde hoofdspoorlijnen voor goederenverkeer in Vlaanderen. Voor het goederenvervoer wordt geopteerd om de spoorlijn op de oostelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen door te trekken naar Zeeuws-Vlaanderen.

Op hun beurt verbinden de hoofdtransportleidingen het zeehavengebied Gent met andere poorten of economische knooppunten en sluiten aan op de internationale transitleidingen. Deze pijp- en elektriciteitsleidingen worden op Vlaams niveau geselecteerd en worden bij voorkeur gebundeld in leidingstroken om de verdere versnippering van de ruimte tegen te gaan.

Om de ontwikkelingsmogelijkheden van het zeehavengebied van Gent te garanderen, als motor voor de ontwikkeling in te zetten, de nodige differentiatie en complementariteit met de andere zeehavens te garanderen en de nodige strategische reserves aan zeehaventerreinen te houden, wordt een “gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de Gentse kanaalzone” opgemaakt. Deze “gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de Gentse kanaalzone” is de basis voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het zeehavengebied.

Het doel van de afbakening is:

- de begrenzing van de zeehaven verordenend vast te leggen;
- de ontwikkeling van de zeehaven binnen de grenzen van dit concentratiegebied van economische activiteiten op te vangen, rekening houdende met de ruimtelijke voorzieningen voor de uitbouw van de zeehaven op de lange termijn (tot 2007 vermeld in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en tot na 2020 vermeld in het voorstel voor strategisch plan voor de Gentse kanaalzone);
- geen verdere havenontwikkeling buiten de in het gewestplan (1994 en latere wijzigingen 1998 en 2001) vastgelegde zone toe te laten;
- een ruimtelijke visie op de ontwikkeling van de zeehaven en zijn omgeving uit te werken en als kader te nemen voor de begrenzing en de zeehavenprojecten;
- zeehaventerreinen uitsluitend voor zeehavengebonden activiteiten te vrijwaren;
- een fasering voor de aan te snijden terreinen vast te leggen;
- de ruimtelijke inrichting van de zeehaven zodanig vast te leggen dat de leefbaarheid van de omgevende bebouwing wordt gegarandeerd, de bufferzones effectief worden aangelegd, de ecologische infrastructuur blijft functioneren en de ontsluitingsinfrastructuur wordt aangegeven.

De afbakening houdt rekening met de ruimtelijke voorzieningen voor de uitbouw van de zeehaven tot 2007. Deze voorzieningen zijn afhankelijk van belangrijke elementen als:

- de verwachtingen inzake trafiekontwikkeling en de verder groei van de industriële activiteiten in de zeehaven;
- de toegankelijkheid van de haven;
- de investeringspolitiek van de Vlaamse overheid (zowel de keuze van projecten als de financiering van investeringen in de zeehaven). Deze investeringspolitiek moet complementair met de zeehavens van Zeebrugge, Oostende en Antwerpen worden bekeken.

Andere criteria die als leidraad werken bij de afbakening van het zeehavengebied Gent zijn de volgende:

- de bestaande zeehavenactiviteiten;
- de gewenste zeehavenactiviteiten;
- de juridische toestand op het gewestplan : welke gebieden worden afgebakend als zeehavengebied en welke als regionaal bedrijventerrein;
- ontwikkelingsperspectieven van het grootstedelijk gebied Gent, structuurbepalende elementen van het buitengebied, de economische knooppunten en de lijninfrastructuur.

In het ruimtelijk uitvoeringsplan voor het zeehavengebied wordt de afbakening, de ruimtelijke inrichting en de reservering van gebieden vastgelegd. De bestemmingen aangegeven op de vigerende gewestplannen krijgen in het ruimtelijk uitvoeringsplan voor het zeehavengebied van Gent een differentiatie zodat:



- de milieuhygiënische impact naar de nabij gelegen bebouwing door een interne zonering wordt geminimaliseerd;
- bufferzones worden aangeduid waarin de mogelijkheden voor buffering worden aangegeven en gerealiseerd;
- de ontsluitingsinfrastructuur – noodzakelijk voor het economisch functioneren – wordt aangegeven;
- de structurele natuurelementen maximaal gevrijwaard blijven;
- de ecologische infrastructuur blijft functioneren.

De oppervlakte van de ecologische infrastructuur die niet voor zeehavenactiviteiten van nut is, bedraagt maximaal 5%. Deze 5%-doelstelling wordt niet per zeehavengebied voorop gesteld maar voor alle zeehavengebieden samen. Zodoende wordt het beleid beter in staat gesteld om tegemoet te komen aan de specifieke karakteristieken van elk zeehavengebied. De lokalisatie van de ecologische infrastructuur moet zo gebeuren dat de havenactiviteiten niet worden gehinderd.

## **1.2 Uit de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen**

In de bindende bepalingen staat dat het Vlaams gewest de afbakening van de zeehaven in een ruimtelijk uitvoeringsplan vastlegt.

Wat betreft de bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuur selecteert het Vlaamse Gewest het kanaal Gent-Terneuzen als hoofdwaterweg. Het kanaal en de hierbij horende dokken zoals het Kluisdok zullen aldus binnen de afbakeningslijn van de zeehaven Gent worden opgenomen.

Verder zijn in de bindende bepalingen de R4-west (vanaf B402 (Gent) tot de A11/N49 ter hoogte van Zelzate) en de N423 (tussen Nederlandse grens en N49/A11) als primaire weg I en de R4 Oost (van A14/E17 tot de A11/N49) als primaire weg II geselecteerd. Deze wegen hebben een duidelijke verbindings- en ontsluitingsfunctie voor de zeehaven van Gent en daarom worden zij met de ruimtelijke principes voor hun gewenste inrichting in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen.

## 2 Voorafgaand planningsproces

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de Gentse kanaalzone en de inrichting van de N423/R4-oost en R4-west steunen op een duidelijke visie en krachtlijnen. Om tot deze visie en krachtlijnen te komen zijn er planningsprocessen doorlopen. Hoewel de start- en einddata van de volgende procesonderdelen uitéén liepen, elkaar wederzijds beïnvloedden en hun uitgangspunten en statuut verschillend waren, worden ze toch in de mate van het mogelijke chronologisch aangegeven.

### 2.1 Concept streefbeeld (1996)

Toen duidelijk werd dat op het vlak van ruimtelijke ordening, milieu, leefbaarheid en mobiliteit in de Gentse kanaalzone een diversiteit aan vraagstukken bestond, heeft de provincie Oost-Vlaanderen in 1993 samen met de gemeenten Evergem, Zelzate en Gent het initiatief genomen deze gezamenlijk aan te pakken door het ROM-Project Gentse Kanaalzone, of kortweg Project Gentse Kanaalzone, op te zetten.

De projectorganisatie voor het Project Gentse Kanaalzone bestond uit een gemengde stuurgroep van betrokken overheden en belangengroeperingen die de besluiten nam en uit ondersteunende sectorale werkgroepen die de onderzoeken uitdiepten. Alle partners binnen de stuurgroep Netwerk Gentse Kanaalzone hebben in 1996 het concept streefbeeld voor de Gentse kanaalzone vastgesteld.

Dit concept streefbeeld bevatte een ontwerp van geïntegreerde visie op de ontwikkeling van de Gentse kanaalzone, een set van bijhorende uitvoeringsprojecten en verder onderzoek. De kernbeslissingen legden de meest essentiële hoofdlijnen van het concept streefbeeld vast.

### 2.2 Herziening van het gewestplan (1998, 2001)

In de periode 1997-1998 werd voorafgaand aan de afbakening van het zeehavengebied een grootschalige herziening van het gewestplan “Gentse en Kanaalzone” doorgevoerd. Het concept streefbeeld was het inhoudelijke vertrekpunt voor de belangrijkste wijzigingen bij de herziening.

In de periode 1999-2001 lagen de conclusies uit de onderzoeken naar de inrichting van de primaire wegen N423/R4-oost en R4-west aan de basis van een tweede grootschalige gewestplanherziening.

### 2.3 Voorstel van afbakening zeehavengebied Gent (augustus 2001)

Het rapport voorstel van afbakening zeehavengebied Gent (augustus 2001)” is de voorstudie voor de afbakening van het zeehavengebied Gent.

De Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en landschappen (AROHM), afdeling ruimtelijke planning was opdrachtgever, het departement architectuur, stedenbouw en ruimtelijke ordening van de KULeuven en Studiegroep Omgeving waren opdrachthouder.

Dit rapport werd ter advies gegeven aan de stuurgroep Netwerk Gentse Kanaalzone.

Eind 2001 werd het ter kennis gegeven aan het kabinet van de minister van ruimtelijke ordening.

De inhoudelijke elementen zijn nadien opgenomen in het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone” (juni 2002).

## **2.4 Ontwerp raamplan 'Gent zeehaven R4 west en R4 oost' (december 1999)**

Het raamplan bevat het inhoudelijk lange-termijnkader voor de uitvoering van infrastructuurprojecten voor de verschillende verkeersmodi langsheen de R4-oost en R4-west in de Gentse kanaalzone. In het bijzonder geeft dit raamplan de streefbeelden voor de R4-west, de R4-oost en de N423 en het toekomstig fietssysteem en openbaar vervoerssysteem langsheen deze primaire wegen.

De opties in het raamplan vormden de basis voor de gewestplanherziening van 2001. Het ontwerp raamplan is als bijbehorend informatief document bij het openbaar onderzoek van de herziening gevoegd.

## **2.5 Studie 'R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II' (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost-Vlaanderen**

Het doel van de studie was om - uitgaande van de streefbeelden voor de R4-west en R4-oost (inclusief de N423) zoals opgenomen in het "Ontwerp raamplan Gent zeehaven" - de rooilijnen voor beide wegen vast te leggen.

Om de rooilijn voor beide primaire wegen te kunnen vastleggen, werden naast een volledige inventarisatie en opmeting van het tracé, in deze studie voorontwerpen voor de wegen en hun knooppunten, fietsinfrastructuur, afwatering en de landschappelijke inpassing. Aan de hand van deze onderzoeken werden een aantal type dwarsprofielen uitgetekend zodat het ruimtebeslag kon worden bepaald.

Deze studie is opgevolgd door een adhocwerkgroep in het Project Gentse Kanaalzone. Het resultaat van deze studie is een eindrapport met de grondplannen (1/500) van de bestaande toestand, de grondplannen (1/500) met de nieuw te verwezenlijken infrastructuur en inrichtingsconcepten, de plannen (1/50) met de typedwarsprofielen en de rooilijnplannen op schaal 1/500.

Deze rooilijnplannen liggen - waar relevant – aan de basis van de begrenzing van de verschillende deelgebieden of zones binnen de deelgebieden.

## **2.6 Voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone (juni 2002)**

Op basis van de resultaten van de onderzoeken en de verdere visievorming leidde het concept streefbeeld tot een voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone in juni 2002. Naast een streefbeeld met economische, ruimtelijke en milieuoptyes voor de lange termijnontwikkeling van de kanaalzone hoort er ook een uitvoeringsprogramma met acties en maatregelen op korte en lange termijn en bijbehorende organisatiestructuur en werkinstrumenten voor uitvoering bij.

Dit strategisch plan en de reeds uitgewerkte acties (waaronder prioritare koppelingsgebieden en het zeehaventerrein Kluizendok) vormen de inhoudelijke basis van het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan.

## **2.7 Vier bijkomende Nota's in functie van bijstelling voorstel strategisch plan (2003-2004)**

Het voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone wordt aangevuld met vier nota's. Het betreft de Nota plan-Milieueffectenrapport (plan-MER), de Nota ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau (Nota RVR), de Nota verduurzamend scenario economische ontwikkeling en de Nota ecologische infrastructuur in de zeehaven (Nota EIS).

Deze laatste nota wordt gebaseerd op het onderzoek naar de ecologische infrastructuur in de zeehaven en moet toelaten de ontwikkeling van de zeehaven in te passen binnen de Europese regelgeving inzake natuurbehoud en natuurontwikkeling. Op deze wijze zal een gepast beleidsmatig antwoord worden geformuleerd op de actuele aanduiding van delen van de Gentse kanaalzone als Important Bird Area (IBA 2000). Het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wijkt vandaag op geen enkel onderdeel af van de voorlopige resultaten van het onderzoek naar de ecologische infrastructuur in de zeehaven. Wellicht zal de verdere realisatie van de ecologische infrastructuur in de Gentse zeehaven in de toekomst de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor andere onderdelen en deelgebieden verantwoorden.

Op basis van deze vier nota's zal het strategisch plan worden bijgesteld en aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

### 3 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de Gentse kanaalzone

De visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het zeehavengebied zijn uitgewerkt en opgenomen in het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone” (juni 2002).

#### 3.1 Visie

Het centrale uitgangspunt is het realiseren van duurzame ontwikkeling binnen en tussen de verschillende beleidsterreinen zoals economie, ruimtelijke ordening, mobiliteit en milieu.

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de Gentse kanaalzone wordt geconcretiseerd in de volgende visie:

- Binnen het zeehavengebied zal een kwaliteitsverhoging plaats vinden die stoelt op de erkenning van drie gelijkwaardige functies in en rond de haven (bedrijvigheid, havenfunctie en stedelijke functie) die elk op de hun toegewezen plaatsen volwaardig kunnen functioneren. Kwaliteit op locatie, met een passende, hoogwaardige inrichting ten behoeve van de betreffende functie ondersteunt deze erkenning. Kwaliteitsvolle randvoorwaarden worden geschapen om elke functie op zijn locatie naar behoren in te vullen (milieuzonering op bedrijventerreinen, leefbaarheid van de woonomgeving garanderen...). Er wordt gestreefd naar een verweving van functies, scheiding wordt alleen doorgevoerd waar het niet anders kan.
- Het zeehavengebied zal zich verder ontwikkelen als een concentratiegebied voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijvigheid waarbij fasering, differentiatie en verdichting van economische activiteiten door een verscherpt grondbeleid worden doorgevoerd. Dit concentratiegebied ontwikkelt zich naar één samenhangend ruimtelijk grensoverschrijdend afgestemd gebied binnen de Hamburg–Le Havre-range met ruimere profileringskansen, een grotere grondvoorraad en mogelijkheden voor flexibiliteit. De intense afstemming met het stedelijk gebied van Gent uit zich in de uitbouw van verkeersinfrastructuur die zowel haven als stad ondersteunt (Sifferverbinding) en in de complementariteit van de haventerreinen ten opzichte van de regionale bedrijventerreinen wat betreft taakstelling en aard van de activiteiten. Op basis van de “Beleidsanalytische studie” wordt ook een bedrijfszekere nautische toegang met een tweede zeesluis in Terneuzen en de aanleg van het Kluisendokcomplex nagestreefd.
- De ruimte in het zeehavengebied wordt vanuit milieustandpunt en bedrijfsvoering intensiever gebruikt door het optimaliseren van de onderlinge ruimtelijke ordening van functies (milieuzonering voor bedrijventerreinen, bufferen van woonkernen, bundelen en landschappelijk inpassen van infrastructuur). Bedrijven schoeien hun productieprocessen op een zo modern mogelijke leest, met gereduceerd gebruik van energie en grondstoffen, een beperkt aantal vervoerskilometers per product en het vermijden van elke onherstelbare aantasting van milieukwaliteiten. Het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent zal een doelmatig grondbeleid voeren door aan de concessieverlening beginselen van intensief ruimtegebruik te koppelen.
- Het landschap wordt met een raamwerk in twee lagen (maritiem-industrieel en natuur- en cultuurhistorisch) door een gezamenlijke inspanning van alle initiatiefnemers versterkt. In de maritiem-industriële laag is de vormgeving van de hoofdinfrastructuren en van de bebouwing op zichtlocaties en oriëntatiepunten langs de infrastructuur(knooppunten) en op de overgangen tussen stad en haven cruciaal. Uitbouw van natuurlijke groene linten in de natuur- en cultuurhistorische laag (doorheen de bedrijventerreinen, langsheen lijnvormige infrastructuur en in de koppelingengebieden) zorgen voor ecologische verbindingen.
- Inzake mobiliteit wordt er naar gestreefd om alle vermijdbare verplaatsingen te weren en om een meer doorgedreven multimodaliteit te bereiken. De verkeerssystemen van het maritiem-industrieel complex en de woonkernen worden gescheiden. De verkeersdruk wordt gereguleerd door een systeem van gemeenschappelijk vervoer (een vraagafhankelijk systeem voor de

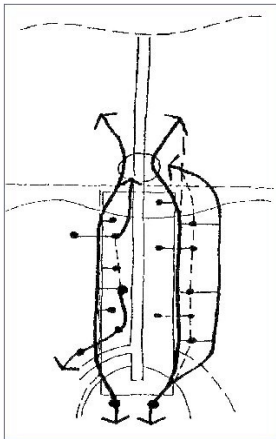
woonkernen, vervoersmanagement voor woon-werkverkeer en bundelen van goederenvervoerstromen).

- Het geheel van de ingrepen en inspanningen en de kwaliteit, samenhang, snelheid en openheid waarmee ze worden doorgevoerd zullen het zeehavengebied Gent een noodzakelijke vooruitstrevend en wervend imago geven.

### 3.2 Krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling

De volgende krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling of ordeningsprincipes concretiseren de voorgaande visie over de Gentse kanaalzone.

#### Ontwikkeling van een multifunctionele compacte haven met kanaal en dokken en de R4-oost als dragers



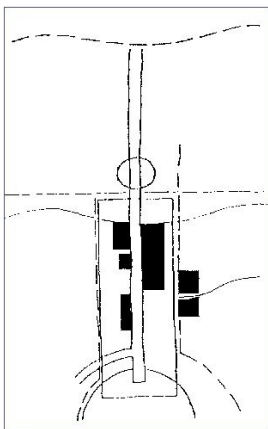
De Gentse zeehaven ontwikkelt verder als een veelzijdige haven met zones voor zeehavengebonden industrieën en regionale bedrijventerreinen, clusters voor distributie en logistiek in het centrale en zuidelijke havendeel en situering van havengebonden diensten op zichtlocaties. Aanwezige woninggroepen binnen dit havengebied worden in een gestuurd proces, met een kwaliteitsvol herlocatie-aanbod, verwijderd.

De ruimte die de haven inneemt is geconcentreerd langs het kanaal Gent-Terneuzen, de dokken en gedeeltelijk oostelijk van de R4-oost. Het zeehavengebied wordt op hoofdlijn begrensd door de R4-west, de N49, de R4-oost en Vliegtuiglaan-P.Arthurlaan-Meulestedebrug. Een efficiënt ruimtegebruik zorgt voor een bundeling van infrastructuren waarbij restruimten vermeden worden.

Er wordt een beleid gevoerd dat door innovatieve maatregelen een zuinig en intensief ruimtegebruik van bedrijfsterreinen en haveninfrastructuur nastreeft. Een grondbeleid aan de hand van concessies zal elk bedrijf een ruimtelijk gepaste locatie toewijzen.

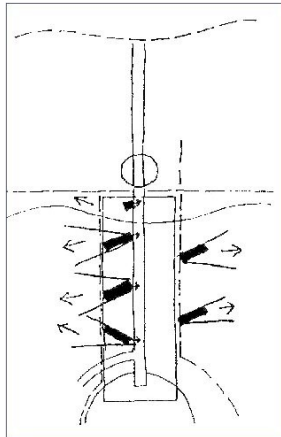
Er wordt gestreefd naar 5% ecologische infrastructuur in het zeehavengebied. Deze wordt gerealiseerd door aanleg en beheer van ecologische infrastructuur langsheen de infrastructuur en in de bedrijventerreinen enerzijds en in de koppelingsgebieden anderzijds. Ecologische infrastructuur in de koppelingsgebieden is een element van actieve buffering. Hierbij is het van belang dat de koppelingsgebieden mee in de afbakening van het zeehavengebied worden opgenomen.

#### Clustering van milieubelastende activiteiten in het noordelijke kanaaldeel



Er wordt gekozen voor clustering van milieubelastende industriële en overslagactiviteiten in het noordelijke kanaaldeel rond de plaatsen waar deze reeds aanwezig zijn: in het Sidmarcomplex, in het terrein Kuhlmannkaai (bestaande cluster aan het kanaal), in het centrale deel van het Kluizendokgebied tussen dok en kanaal, in de kanaalstrook van de Langerbruggekaai en rond de Moervaart. Deze clustering betekent dat nieuwe milieubelastende activiteiten door grondbeleid op deze plaatsen worden gebundeld en dat er daarvoor reserves worden vrijgehouden. Bestaande milieubelastende activiteiten elders in de kanaalzone worden stapsgewijze naar de aangegeven plaatsen geherlokaliseerd. De clustering vrijwaart andere locaties (bedrijventerreinen en omliggende woonkernen) zoveel mogelijk van milieubelasting door milieu- en stedenbouwkundige regels, door een gepast uitgiftebeleid te voeren en door lokale samenwerkingsprojecten tussen bedrijven en bewoners op te zetten.

### **Versterking van lineaire kanaaldorpen met de hoofdstraat als drager en met een voelbare band naar de open ruimte**

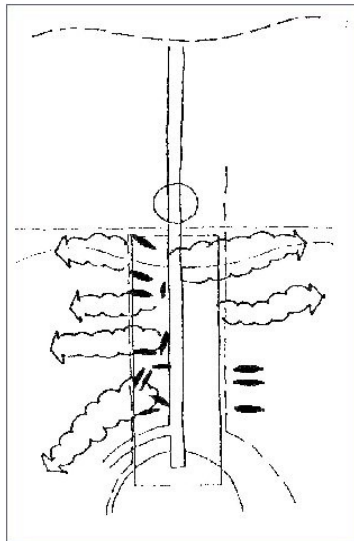


De zes kernen in de kanaalzone (Kerk- en Langerbrugge, Doornzele met Doornzeelsestraat, Rieme, Klein-Rusland, Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk) en de woninggroep Mendonk worden als leefbare bewoonde kernen behouden en versterkt. Hun verdere ontwikkeling verloopt door invullingen binnen het bestaande weefsel die aansluiten bij hun lineaire karakter (niet in de wijk Klein-Rusland). Het openbaar domein in de hoofdstraten en bijhorende pleinen worden opgewaardeerd. De handelsactiviteiten en gemeenschapsvoorzieningen worden er langs de hoofdstraten en rondom de pleinen langs deze hoofdstraten op het niveau van elke woonkern uitgebouwd.

Het draagvlak voor hun handel bestaat uit publiekstrekkende functies in de naastgelegen koppelingsgebieden, bedrijvzones, recreatieplekken en kleinschalige kwaliteitsvolle herhuisvestings projecten voor de bewoners

van nabijgelegen gesloopte woninggroepen. Doorgaand verkeer en vrachtverkeer wordt geweerd. De mogelijke hinder van naastgelegen bedrijven of infrastructures (R4 en A11/N49) voor de woonkernen verminderen door de actieve uitbouw van koppelingsgebieden en afschermingen (geluidsschermen en bosbermen). Door de aanleg van corridors naar de open ruimte buiten de kanaalzone en op linkeroever ook naar het kanaal, zal de geïsoleerde ligging van de woonkernen tussen de industrie kunnen worden doorbroken.

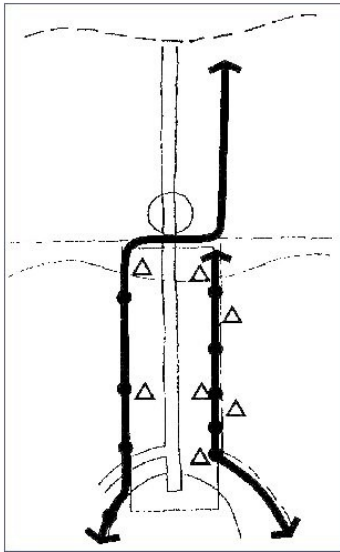
### **Buffers uitbouwen tot koppelingsgebieden, als overgang van kanaaldorpen en –wijken naar bedrijvzones en ter versterking van de natuurlijke (bos)structuur aan Kale, Molenvaardeken, Avrijevaart en stuifzandrug**



De buffers tussen bedrijvzones en woonkernen groeien uit tot koppelingsgebieden, die een band hebben met beide naastgelegen functies én met het functioneren van het zeehavengebied Gent. Door een actieve uitbouw van ruimtelijk logisch op elkaar aansluitende functies worden het gebied met een eigen en waardevolle bijdrage aan het functioneren van de Gentse kanaalzone. Een actieve landschapsopbouw vindt er plaats. De overheid realiseert het nieuwe landschap ten laatste gelijktijdig met de ontwikkeling van de naastgelegen bedrijventerreinen en infrastructures.

Omwille van hun bufferende rol voor de zeehaven worden ze in de afbakening van het zeehavengebied Gent opgenomen.

## Opwaarderen van de twee armen van de R4 als ontsluiting van de haven en met zichtlocaties en bakens als verzorgd contactvlak tussen haven en omgeving

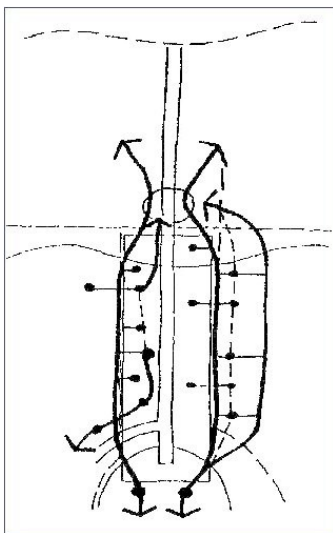


De twee armen van de R4 functioneren als de ontsluiting voor de zeehaven, vangen het doorgaand verkeer op en scheiden het bedrijvenverkeer van het woonverkeer. De R4 vormt het verzorgde contactvlak tussen het zeehavengebied, het buitengebied en het stedelijk gebied. Ze worden opgewaarderd door een veilige en overzichtelijke herinrichting van de weg en zijn knooppunten en het versterken van de zichtbakens op de knooppunten (graansilo's, zwevende ovale rotondes, windmolens, markante bedrijfsgebouwen, ...). Zichten op de open ruimte worden behouden en landschappelijk ondersteund; randen van dorpen worden met kwaliteitsvolle afschermingen afgewerkt. De verdere uitwerking van beide R4's is in het "raamplan Gent zeehaven R4 west en oost" gebeurd.

De R4-west vangt het doorgaand verkeer op en krijgt hiervoor een beperkt aantal ongelijkgrondse knooppunten. Lokale verbindingen tussen dorpen worden gelijkgronds over een ingesleufde R4-west gelegd. R4-oost wordt ontlast van het doorgaand verkeer uit de Westerschelde-oeververbinding en fungeert als een verdeelweg voor de haven.

Dit wordt ondersteund door remmende rotondes aan de beide uiteinden en een systeem van ongelijkgrondse knooppunten, aangevuld met enkele parallelwegen die de naastgelegen bedrijventerreinen ontsluiten. Op iets langere termijn zal de zuidelijk gelegen Siffertunnelverbinding een vlotte en veilige oost-westverbinding tussen beide R4-armen garanderen.

## Kanaaldorpen en bedrijventerreinen uitbouwen als knopen in het lijnennet van het gemeenschappelijk en zacht vervoer

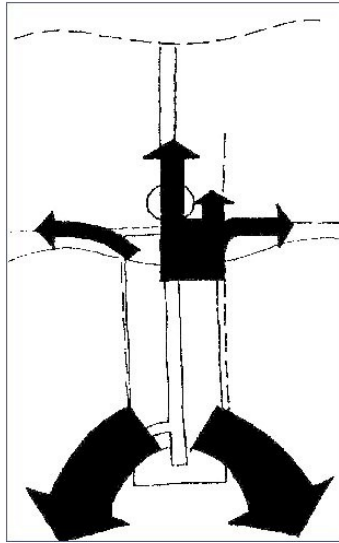


Een netwerk van openbaar en gemeenschappelijk vervoer wordt in het zeehavengebied Gent uitgebouwd zodat bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en de woonkernen wordt verbeterd.

De frequenties en tijdstippen van busverbindingen worden afgestemd op de behoeften van de diverse bedrijven en woonkernen, de overstapmogelijkheden en afstemming tussen de knopen in de dorpskernen, aan de bedrijfsingangen en de spoorwegstations in Gent met andere vervoersmodi worden verbeterd. Tussen de woonkernen, de bedrijventerreinen en stedelijke centra wordt een aantrekkelijk, comfortabel en veilig fietsroutenet uitgebouwd op basis van 2 bestaande zuid-noord georiënteerde fietsroutes langs beide oevers. De dorpen worden via collectief vraagafhankelijk vervoer (belbus, ...) ontsloten. Vervoersmanagement in bedrijven organiseert het woonwerkverkeer door gemeenschappelijk vervoer (carpoolen, privébusen, ...).



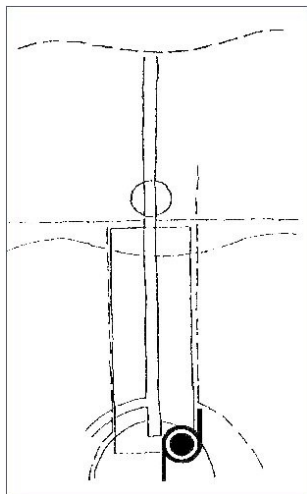
## Gent zeehaven rechtstreeks en multimodaal verbinden met andere havens en haar hinterland



De Gentse zeehaven wordt verder ontwikkeld tot een haven met volwaardige rechtstreekse en multimodale verbindingen met het hinterland en met de bestaande andere havens.

De haven is voor extra diepe schepen toegankelijk tot aan het Rodenhuizedok, voor diepe schepen tot aan het Grootdok. Voor de binnenvaart zijn de Ringvaart en de Schelde van belang. Inzake spoorwegen zijn de verbindingen op beide oevers met de Zeeuwsche kanaalzone en over de bestaande lijnen naar Antwerpen, Zeebrugge en Frankrijk voor de korte termijn voldoende; voor de lange termijn kunnen deze mogelijk worden aangevuld met een nieuwe Vlaamse havenspoorweg langs de N49. Het vormingsstation Zeehaven wordt voor de verwerking van het toenemende goederenspoorvervoer aangevuld met minstens een rangeerbundel aan Kluisendok. Voor het wegverkeer realiseren de Westerscheldetunnel en de tot snelweg omgebouwde N49/A11, E40 en E17 degelijke verbindingen in alle richtingen.

## Dampoort-Muide-Meulestede opwaarderen tot kwalitatief woonwerkgebied, als scharnier tussen de haven en de stad

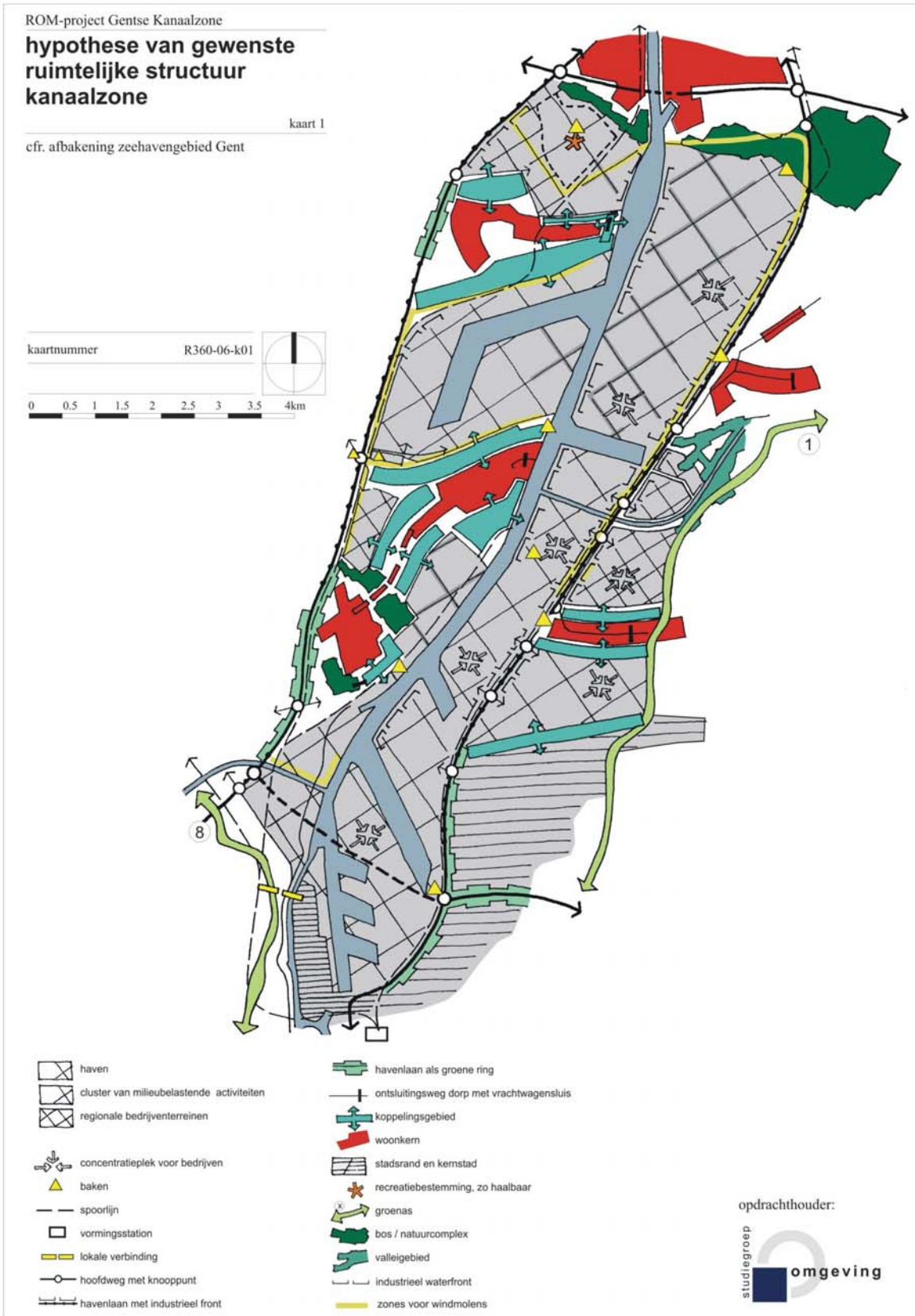


Dampoort, Voormuide, Muide, Meulestede en omgeving Meulestedebrug worden een gemengd woonwerkgebied met een vermenging van wonen, tertiaire diensten, inpasbare, kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, handel en stedelijke watergebonden recreatie.

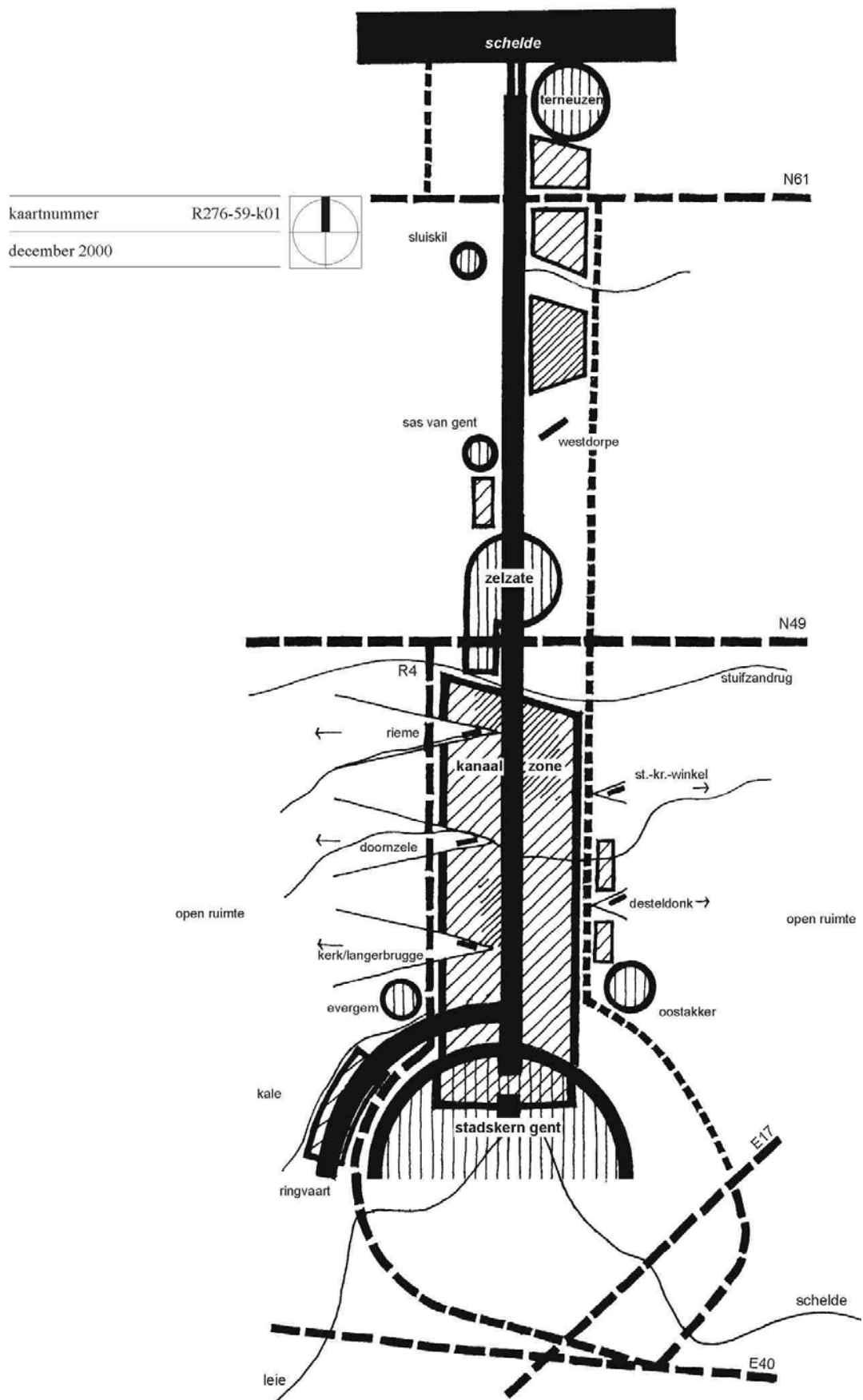
Deze krachtlijn wordt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent en in het afbakeningsproces voor het grootstedelijk Gent verder uitgewerkt en behoort niet meer tot de afbakening van het zeehavengebied.

### 3.3 Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur

De ruimtelijke samenhang tussen de verschillende krachtlijnen komt tot uiting in de hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur. Figuur 9 geeft de hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur weer voor de Gentse kanaalzone, op een abstracteer niveau zoomt figuur 10 uit op de globale hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur voor de “ruimere” kanaalzone, zijnde vanaf de E40 tot aan de Westerschelde in Terneuzen.



Figuur 1: Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur



Figuur 2: Globale hypothese van gewenste ruimtelijke structuur

## 4 Afbakening zeehavengebied Gent

### 4.1 Inhoudelijke elementen vanuit de voorbereidende fase – relatie met het afbakeningsproces

Het aangeven van de afbakeningslijn is één van de finaliteiten van het afbakeningsproces. De doelstellingen om die lijn in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op te nemen zijn de volgende:

- Het uitvoering geven aan de opties van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.
- Het voeren van een gecoördineerd gebiedsgericht beheer en zeehavenbeleid binnen een duidelijke afbakening door de verschillende partners en in het bijzonder het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent zoals het beschreven staat in het havendecreet en zijn uitvoeringsbesluiten.
- De bescherming van de omliggende woonzones, het behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen het afgebakende zeehavengebied Gent, het zuinig ruimtegebruik en de versterking van de buffers aan de rand van het zeehavengebied.

In het “voorstel van afbakening van het zeehavengebied Gent” (augustus 2001) en in het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone” (juni 2002) werd een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur opgemaakt. Zij vormt de basis voor de afbakeningslijn.

### 4.2 Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 0.2 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 0.3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 0.4 : Bestaande juridische toestand: contouren BPA's en RUP's**

#### 4.2.1 Juridische toestand

De relevante elementen van de bestaande juridische toestand worden aangegeven in de onderstaande tabel.

Type document	Relevante inhoudelijke elementen
Besluit van de Vlaamse regering	Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 houdende de aanduiding van de voorlopige begrenzing van de havengebieden (BVR 13.07.2001, Art. 1,4°):  “De voorlopige afbakeningsgrenzen van de havengebieden, uitsluitend met betrekking tot het subregionaal overlegorgaan en het besluit van de Vlaamse regering betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages van 13 juli 2001, worden conform artikel 2, 4°, van het decreet van 2 maart 1999, de volgende gebieden bepaald als havengebieden: voor de zeehaven van Gent : de oppervlakte aan industriegebied en zeehavengebied en hun aanhorigheden die er een ruimtelijk, economisch of functioneel geheel mee vormen, die vastgelegd worden in het vigerende gewestplan en die gelegen zijn binnen de oppervlakte, omschreven in het koninklijk besluit van 2 februari 1993 houdende de vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden, overgedragen van de Belgische Staat aan het Vlaamse Gewest.”
Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (KB 14.09.1977) en de relevante gewestplanwijzigingen (BVR 28/10/1998 en 26/012001).  Zie bijlage 1

Bijzonder Plan van Aanleg	<p>Volgende (delen van) BPA's zijn gelegen binnen de afbakeningslijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– BPA Meulestede – Gent deel A (MB 17.08.2001)</li> <li>– BPA Meulestede – Gent deel B (MB 17.08.2001)</li> <li>– BPA Rieme I – Evergem deel A &amp; deel C (MB 11.03.1996)</li> </ul> <p>De volgende BPA's situeren zich in de onmiddellijke omgeving van de afbakeningslijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– BPA Holstraat – Gent (MB 15.12.1989)</li> <li>– BPA Debautshoek – Zelzate (KB 15.11.1999)</li> <li>– BPA Wittouck – Zelzate (KB 07.10.1964)</li> <li>– BPA Doornzeelsestraat -Evergem (MB 04.03.2004)</li> </ul>
Habitatrichtlijngebied Vogelrichtlijngebied	<p>Er zijn vandaag geen gebieden afgebakend binnen of in de onmiddellijke omgeving van de afbakeningslijn. De Gentse kanaalzone is in het Europees rapport van 2000 aangeduid als Important Bird Area (IBA). Deze gebieden komen aldus in aanmerking om te worden afgebakend als EU Vogelrichtlijn. De Nota ecologische infrastructuur in de zeehaven (in opmaak als aanvulling op het strategisch plan) zal aangeven op welke wijze de natuurbehoudsdoelstellingen en havenontwikkeling op elkaar zullen worden afgestemd.</p>

## 4.2.2 Planningscontext

De relevante elementen van de planningscontext worden aangegeven in de onderstaande tabel.

Type document	Bespreking relevante inhoudelijke elementen
Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen	<p>Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen werd op 18 februari 2004 goedgekeurd.</p> <p>Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen deelt in zijn richtinggevend gedeelte de provincie op in deelruimtes met hun eigen ruimtelijk kenmerken, problemen en potenties. Voor het uitstippelen van gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven worden twee types van deelstructuren geclusterd: deelruimtes met hoofdzakelijk stedelijke en economische kenmerken, problemen en potenties en deelruimtes met hoofdzakelijk openruimte kenmerken, problemen en potenties. Tot de stedelijke en economische deelruimtes behoort o.a. het Oost-Vlaams kerngebied. Het Oost-Vlaams kerngebied wordt nog eens opgesplitst in twee deelentiteiten: de grootstedelijke agglomeratie Gent en de Gentse haven met een duidelijke morfologie en een sterk bindend element, nl. de haven en het kanaal Gent-Terneuzen.</p> <p>De ontwikkelingsvisie voor deze deelruimte is de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– De dorpen staan in voor de eigen lokale groei inzake wonen en kunnen geen bovenlokale voorzieningen en bedrijvigheid ontwikkelen.</li> <li>– De open ruimte vormt de band tussen stad en buitengebied met daarbinnen de ruimte voor een actieve, toekomstgerichte land- en tuinbouw.</li> <li>– De regionale tewerkstelling gebeurt op goed ontsloten locaties en bij voorkeur op knooppunten van openbaar vervoersassen met de R4.</li> <li>– Openbaar vervoersassen leggen relatie met de omgevende dorpen. De R4 wordt uitgebouwd als grootstedelijke verdeelweg. Knooppunten van openbaar vervoer met de R4 vormen belangrijke locaties voor regionale bedrijvigheid.</li> </ul> <p>De relevante bindende bepalingen van dit provinciaal structuurplan gelegen binnen de afbakeningslijn zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk worden als hoofddorpen bindend geselecteerd.</li> <li>– De provincie selecteert volgende wegen als secundaire weg type II: de N458 van R40 tot N456 (Zeeschipstraat) en van Ertvelde tot de R4-West (Wippelgem), de R4-west te Zelzate-west tussen de N448 (Asseneedsesteenweg) en de A11/N49 én de N449 van A11/N49 (Zelzate) tot Rechtstro (Wachtebeke). Ze speelt een actieve rol in de opmaak van de streefbeeld van deze wegen. Ze dringt bij het Vlaams gewest aan op de realisatie van de R4, cf het streefbeeld dat voor deze weg werd opgemaakt.</li> </ul> <p>Algemeen gezien bakent de provincie in de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen de natuurverbingsgebieden, de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, bufferstroken, overstromingsgebieden, spaar- en wachtbekkens, ...af.</p>

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent	Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd op 9 april 2003 bij MB goedgekeurd.  Als uitwerking van de gewenste ruimtelijke structuur van Gent wordt per deelruimte de beleidsdoelstellingen, de ruimtelijke conceptelementen en een structuurschets besproken. Voor de deelruimten “haven” en “Moervaart” steunen de ruimtelijke principes op het streefbeeld uit het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone” (juni 2002).  In het bindend gedeelte stelt de Stad Gent dat zij vragende partij is voor de afbakening van het zeehavengebied.
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Evergem	Nog in opmaak
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zelzate	Nog in opmaak

#### 4.2.3 Aanvullende onderzoeken opgemaakt in het kader van het strategisch plan Gentse kanaalzone

In het kader van het strategisch planningsproces voor de Gentse kanaalzone wordt een milieueffectenbeoordeling op strategisch planniveau, een ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau, een onderzoek naar de verdere verduurzaming van de Gentse kanaalzone en naar het uitwerken van een raamwerk voor tijdelijke en permanente ecologische infrastructuur in de zeehaven, opgemaakt. Deze onderzoeken zullen desgevallend het voorstel van strategisch plan “*Wel-varende kanaalzone*” versie juni 2002 aanvullen en bijstellen.

Met de inhoudelijke aspecten uit de milieueffectenbeoordeling en het ruimtelijk veiligheidsrapport is rekening gehouden bij de opties van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Aanvullend onderzoek	Inhoud
Nota plan-Milieueffectenrapport op strategisch planniveau (= plan-MER)	Een plan-MER brengt in een vroeg stadium van het planningsproces de milieueffecten in beeld. Hier in het planningsproces voor de zeehavenontwikkeling is het de bedoeling om aan het milieubelang een gelijkwaardige plaats toe te kennen als aan het economisch belang.  De Vlaamse regering heeft op 17 oktober 2003 beslist om voor de strategische plannen van de zeehavens een plan-mer op te laten maken. Omwille van de vergevorderde status van het strategisch plan voor de Gentse kanaalzone wordt een aangepaste procedure met de opmaak van een Nota Plan-mer gevolgd. Aan de basis van deze Nota Plan Mer ligt het voorstel van strategisch plan versie juni 2002.  De opdrachtgever is de Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit en de opdrachthouder is Belconsulting N.V.  Door AMINAL Cel MER werd op 30 september 2004 een beoordelingsverslag opgemaakt. .
Nota ruimtelijke veiligheidsrapport op strategisch planniveau (RVR)	Het ruimtelijk veiligheidsrapportage is een voorafgaande evaluatie van het veiligheidsaspect bij de opmaak van nieuwe plannen. Enkel ruimtelijke uitvoeringsplannen die een gebied tot voorwerp hebben dat kan worden beïnvloed door een Seveso-bedrijf, kunnen onderworpen worden aan de ruimtelijke veiligheidsrapportage. Het ruimtelijk veiligheidsrapport is het instrument om het artikel 12 over de ruimtelijke planning uit de Seveso II richtlijn om te zetten.  De Seveso II-richtlijn wordt de Richtlijn 96/82/EG van de Raad van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen, waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, bedoeld. Een Seveso-bedrijf is een inrichting die onder de toepassing valt van de Seveso II-richtlijn (en dus onder toepassing valt van het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de preventie van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn en goedgekeurd bij decreet van 17 juli 2000). Het is een bedrijf waarvan mag worden aangenomen dat er een risico voor het optreden van een zwaar ongeval bestaat.  Er wordt een ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau voor het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone” opgemaakt dat op zijn beurt de basis vormt voor dit ruimtelijke uitvoeringsplan. Dit is in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse regering van 17 oktober 2003.  De opdrachtgever is de Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit, de opdrachtnemer is Sertius.  Door AMINAL Cel Veiligheid werd op 4 augustus 2004 een eindbeoordeling opgeleverd..

Aanvullend onderzoek	Inhoud
Nota verdere verduurzaming van de economische ontwikkeling	<p>De uitwerking van een studie rond de verdere verduurzaming van de economische ontwikkeling van de Gentse Kanaalzone doet aanbevelingen voor (duurzame) verbeteropties in het voorstel van strategisch plan "Wel-varende kanaalzone" vanuit 3 invalshoeken: ruimtelijk-economisch, milieu-economisch en op het vlak van mobiliteit en infrastructuur.</p> <p>De opdrachtgever is de provincie Oost-Vlaanderen, Projectbureau Gentse Kanaalzone. De opdrachthouder is Buck Consultants International en Royal Haskoning.</p> <p>De eindbeoordeling door de Administratie Economie dient nog aangevraagd te worden.</p>
Nota ecologische infrastructuur in de zeehaven	<p>Deze nota wordt gebaseerd op het onderzoek "<i>Opmaak van een inventaris van de ecologische infrastructuur in de Gentse kanaalzone</i>" opgemaakt door UA en Natuurpunt vzw in opdracht van het provinciebestuur Oost-Vlaanderen; Projectbureau Gentse Kanaalzone.</p> <p>Deze inventaris omvat een beschrijving van de soorten en habitats avifauna en flora van Vlaams en/of internationaal belang en/of beleidsrelevant, die actueel voorkomen in het havengebied. Deze gegevens werden vertaald naar de minimaal in stand te houden populaties van deze soorten en de oppervlaktes daarvoor nodig.</p> <p>In het vervolgproces dienen de natuurbehoudsdoelstellingen nagestreefd te worden (al dan niet op dezelfde plaats) opdat ten allen tijde de ontwikkeling van de economische activiteiten rechtszeker kan verlopen. De Nota moet ook toelaten de ontwikkeling van de zeehaven in te passen binnen de Europese regelgeving inzake natuurbehoud en natuurontwikkeling. Op deze wijze zal een gepast beleidsmatig antwoord worden geformuleerd op de actuele aanduiding van delen van de Gentse kanaalzone als Important Bird Area (IBA 2000). De strategie om deze natuurbehoudsdoelstellingen te verwezenlijken, zal opgenomen worden in het strategisch plan voor de Gentse kanaalzone.</p>

### 4.3 Verantwoording van de afbakeningslijn

De gewenste ruimtelijke structuur voor de Gentse kanaalzone opgenomen in het strategisch plan is mede bepalend binnen welke gebieden een zeehavenbeleid zal worden gevoerd. Deze visie op de ruimtelijke ontwikkeling levert bijgevolg de grensstellende elementen voor de afbakening van het zeehavengebied.

Ook visie-elementen uit het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Gent en het buitengebied zijn grensstellend.

Grensstellende elementen vanuit het grootstedelijk gebied zijn onder meer:

- Oostakker als stedelijke woonkern en de wijk Meulestede als gemengde stedelijke wijk;
- de omgeving Afrikalaan-Handelsdok;
- de bestaande regionale bedrijventerreinen met een grootstedelijke functie en rol zoals deze langs de R4 - Industrierweg, de Wondelgemse Meersen, de R4-Hoeksken-De Nest.

Grensstellende elementen uit het buitengebied zijn onder meer:

- de woonkern van Rieme, Doornzele, Kerkbrugge, Langerbrugge, Desteldonk, Mendonk en Sint-Kruis-Winkel en de wijk Klein Rusland waarvan de leefbaarheid moet worden geoptimaliseerd;
- de beboste stuifzandrug Maldegem-Stekene inclusief het Kloosterbos, de vallei van de Moervaart en de Zuidlede en de Kalevallei;
- de dynamische land- en tuinbouwgebieden ten oosten van de R4-oost en ten westen van de R4-west.

#### 4.3.1 Principes voor het bepalen van de afbakeningslijn

Belangrijke delen van Gent, Evergem en Zelzate behoren tot het zeehavengebied. De resterende delen van deze gemeenten maken deel uit van het grootstedelijk gebied of behoren tot het buitengebied.

Op basis van het eindrapport “voorstel van afbakening zeehavengebied Gent (2001)”, het gedetailleerd terreinonderzoek, het bilateraal overleg met de betrokken gemeenten en de plenaire vergadering over het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan, is de afbakingslijn uitgewerkt. De volgende principes worden voor het bepalen van de afbakingslijn gehanteerd:

1. Het zeehavengebied omvat alle bedrijventerreinen langs het kanaal Gent-Terneuzen en omgeving op het grondgebied van Gent en Evergem die water- en kadegebonden activiteiten toelaten en die per zeeschip of kustvaarder (schepen van meer dan 2.000 ton) bereikbaar zijn, alsmede de bestaande ‘droge’ terreinen die functioneel zeer sterk met deze watergebonden terreinen zijn verbonden.

Dit principe impliceert dat alle gebieden met gewestplanbestemming “**gebied voor zeehavens en watergebonden bedrijven**” binnen de afbakingslijn worden opgenomen.

In concreto zijn dit het zeehaventerrein Sidmar-Rodenhuizedok, het zeehaventerrein Rodenhuizedok-Moervaart, het zeehaventerrein Moervaart-Mercatordok, het zeehaventerrein Skaldenpark, het zeehaventerrein Mercatordok-Sifferdok, het zeehaventerrein Sifferdok-Grootdok, het zeehaventerrein P. Arthurlaan, het zeehaventerrein Zeeschipstraat, het zeehaventerrein Langerbruggekaai Zuid, het zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord, het zeehaventerrein Kluizendok en het zeehaventerrein Kuhlmannkaai.

2. Het zeehavengebied neemt om organisatorisch en beheersmatige redenen (cf havendecreet) de zeehavenondersteunende regionale bedrijventerreinen op die aansluiten bij de gebieden voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. Deze opname in het zeehavengebied is afleesbaar in de aard van de bedrijven die er zich vestigen en die optimaal gebruik maken van de ligging en het imago van deze plekken. Voorwaarden voor opname van deze ‘droge’ terreinen in het zeehavengebied zijn dat zij in voldoende mate ondersteunend werken aan de zeehaven doordat minstens de helft van de bedrijven/oppervlakte er voor het merendeel van hun activiteiten gericht zijn op een of meerdere bedrijf(ven) uit het zeehavengebied zelf of (voor Moervaart-noord en –zuid) dat zij milieubelastende, ruimtebehoevende en werknemersextensieve bedrijvigheden opvangen die in normale regionale bedrijventerreinen storend zouden werken.

Dit principe impliceert dat alle aansluitende zeehavenondersteunende regionale bedrijventerreinen met gewestplanbestemming “**industriegebied**”, “**gebied voor regionale bedrijventerreinen met openbaar karakter**”, “**agrarisches gebied met nabestemming reservegebied voor industriële uitbreiding**”, “**woongebied met nabestemming reservegebied voor industriële uitbreiding (industrieel + uitbreiding havenactiviteiten)**”, “**parkgebied met nabestemming reservegebied voor industriële uitbreiding (industrieel + uitbreiding havenactiviteiten)**” “**ontginningsgebied**” en “**stortgebied (niet giftige stoffen)**” “**gebied voor ambachtelijke bedrijven of gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen**” binnen de afbakingslijn worden opgenomen.

In concreto worden het industriegebied van VFT-Rutgers (Zelzate), de regionale bedrijventerreinen Rieme-Noord, Moervaart-zuid en Moervaart-noord, het stortgebied ter hoogte van Rhodia Chemie, het ontginningsgebied Callemansputte, het reservegebied voor industriële uitbreiding Moervaart-noord-reserve, het reservegebied voor industriële uitbreiding wijk Lourdeshoek en het bedrijfsterrein ten noorden van Sidmar (OCAS) in het zeehavengebied opgenomen.

3. Alle kanaaldelen en dokken die de ontsluiting van de gebieden voor zeehaven- en watergebonden bedrijven (mee) verzorgen, met inbegrip van hun eventuele taluds worden mee in het zeehavengebied opgenomen.

Alle **dokken en het zeekanaal** vallen binnen de afbakingslijn. In concreto zijn dit het Kluizendok, Rodenhuizedok, Mercatordok, Grootdok, Sifferdok, Noord-, Midden- en Zuiddok evenals het zeekanaal tussen de grens met Nederland en de Meulestedebrug (de meest zuidelijke grens) en de aanlegdokjes voor kleine schepen grenzend aan voornoemde dokken of kanaaldelen (eventuele wachtdokjes voor binnenvaart tegenover het Rodenhuizedok en in het Grootdok en het insteeddok in Zelzate).



4. Alle op het gewestplan bestaande infrastructuur en de in overdruk ingetekende reservatiezones voor infrastructuur voor de ontsluiting van de gebieden voor zeehaven- en watergebonden bedrijven (de zogenaamde uitrustingsinfrastructuur) en die passen in het raamwerk van de zeehaven worden mee in de afbakening van het zeehavengebied Gent opgenomen.

In toepassing van dit principe komt de ruimte voor eventuele knooppunten van ontsluitingswegen met R 4 of parallelwegen die buiten de as van R 4 en de hoger aangegeven bedrijventerreinen, zijn gelegen tot op de rand van de vooropgestelde rooilijnen binnen de afbakeningslijn. Binnen deze rooilijnen liggen ook de afscherpende constructies zoals geluidswallen, -muren of -schermen.

In concreto zijn dit de Kuhlmankaai, de Terdonkkaai, de Langerbruggekaai, de Wiedauwkaai, de Zeeschipstraat, de Port Arthurlaan, de Vliegtuiglaan, de Kennedylaan (R4-oost) vanaf de Vliegtuiglaan tot aan de op en afrit van de A11/N49 (Zelzate-oost), de aan te leggen maar nog te herbestemmen Sifferverbinding tussen de R4-west en R4-oost en alle havenontsluitingswegen en lokale havenwegen.

5. Omdat het gewestplan een passief instrument is, zijn de gebieden met de bestemming “bufferzone” nagenoeg nergens in de Gentse kanaalzone als buffer ingericht zodat op het terrein van een volwaardige buffering naar de naastgelegen woonkernen geen sprake is. Zoals aangegeven in het concept streefbeeld voor de Gentse kanaalzone uit 1996 en in het voorstel van strategisch plan (juni 2002) is dan ook geopteerd om deze “overgangsgebieden” tussen twee conflicterende bestemmingen als een specifiek gebied met vooral een bufferende functie en een eigen landschapsontwikkeling in te richten tot een zogenaamd “koppelingsgebied” en de bestemming in functie van de bufferende en landschappelijke inrichting te differentiëren. Waar mogelijk zijn bij de gewestplanherziening van 1998 gebieden met een industriebestemming die een bufferende functie zouden moeten vervullen, reeds herbestemd naar “koppelingsgebied”. Deze bestemming zou later in een BPA moeten worden gedifferentieerd zodat de vooropgestelde bufferfunctie realiseerbaar wordt. Door deze gebieden nu op te nemen binnen de afbakeningslijn van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zal de bestemming van deze gebieden gedetailleerd kunnen worden vastgelegd en aan de hand van een later inrichtingsplan worden gerealiseerd. Dit principe impliceert in de eerste plaats het opnemen van alle gebieden met de gewestplanbestemming “bufferzone”. Tevens worden gebieden met de gewestplanbestemming “**koppelingsgebied type 1**” en “**koppelingsgebied type 2**” opgenomen inzoverre de onderdelen ervan in de toekomst een bufferende functie zullen behouden. Deze gebieden hebben al sinds vaststelling van het gewestplan in 1977 een bufferfunctie voor de terreinen met de gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven”, “industriegebied”, “gebied voor regionale bedrijventerrein met openbaar karakter”, “reservegebied voor industriële uitbreiding” “ontginningsgebied” en “stortgebied” en “gebied voor regionale bedrijventerreinen met openbaar karakter”. In concreto worden de volgende gebieden met een bufferende functie maar met verschillende bestemmingen -in het strategisch plan koppelingsgebieden genoemd - binnen de afbakeningslijn opgenomen:

- Klein-Rusland Oost en Klein-Rusland West tussen de wijk Klein Rusland en respectievelijk het zeehaventerrein Kuhlmankaai en het regionaal bedrijventerrein Rieme Noord;
- Rieme Noord tussen Rieme en het regionaal bedrijventerrein Rieme Noord
- Rieme Oost tussen Rieme en het zeehaventerrein Kuhlmankaai;
- Rieme Zuid tussen Rieme en het zeehaventerrein Kluizendok;
- Doornzele Noord tussen het zeehaventerrein Kluizendok en Doornzele;
- Doornzele Zuid tussen Doornzele en zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord;

- Langerbrugge Zuid tussen zeehaventerrein Langerbruggekaai Zuid en Kerkbrugge – Langerbrugge
- Zelzate Zuid tussen Zelzate en zeehaventerrein Sidmar
- Sint-Kruis-Winkel Zuid tussen Sint Kruis Winkel en het zeehavenondersteunend regionaal bedrijventerrein Moervaart Noord reserve
- Desteldonk Noord tussen regionaal bedrijventerrein Moervaart Zuid en Desteldonk
- Desteldonk Zuid tussen Desteldonk en zeehaventerrein Skaldenpark
- Oostakker Noord tussen zeehaventerrein Skaldenpark en Oostakker.

In dit ruimtelijk uitvoeringsplan wordt de bestaande bebouwing die geen bufferende functie in het koppelingsgebied heeft maar wel nog de gewestplanbestemming “bufferzone” of “koppelingsgebied 1 of 2” heeft, zoals bestaande woningen en gemeenschapsvoorzieningen, buiten de afbakening van de zeehaven gelegd. Wel zal buiten de afbakeningslijn een herbestemming naar wonen of naar voorzieningen worden opgenomen om de bufferbestemming te wijzigen evenwel enkel in die deelgebieden die in dit ruimtelijk uitvoeringsplan reeds gedetailleerd zijn uitgewerkt. De herbestemmingen voor bestaande bebouwing in bufferbestemmingen buiten de afbakeningslijn voor de overige koppelingsgebieden zal in een later op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan samen met de gedetailleerde herbestemming van het koppelingsgebied gebeuren.

#### 4.3.2 Uitwerking van de afbakeningslijn op perceelsniveau

In functie van een degelijke vergunningsverlening wordt de afbakeningslijn uitgewerkt tot op perceelsniveau. De principes bij de aanpassing van de lijn zijn de volgende:

- De grens van het zeehavengebied wordt maximaal gelegd bij de hoger genoemde bestemmingen op het gewestplan en de door het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone” (juni 2002) en het “voorstel van afbakening voor het zeehavengebied Gent“ gesuggereerde herbestemmingen. Wanneer in bijzondere plannen van aanleg de gewestplanbestemming meer gedetailleerd of herbestemd is, wordt de afbakeningslijn zodanig gelegd dat de industrie- en bufferbestemmingen binnen het zeehavengebied komen te liggen.
- Gezien de bestemmingen op het gewestplan destijds ingetekend zijn op een schaal 1/10.000 en de afbakeningslijn op perceelsniveau wordt aangeduid, wordt aan de hand van terreinonderzoek getracht een correcte interpretatie van het gewestplan te maken. Daarbij wordt rekening gehouden met de huidige perceelsgrenzen, de morfologische opbouw van de percelen en de bestaande relaties tussen de verschillende percelen. De volgende uitgangspunten worden daarbij gebruikt:
  - De tuin horende bij een woning wordt als één geheel met de woning aanzien als de tuin deel uit maakt van het perceel waarop de woning staat en als de strook waarin de buffer naar het zeehavengebied zal worden aangelegd voldoende breed is om de leefbaarheid van de woning en het kanaaldorp blijvend te garanderen. De perceelsgrens vormt de afbakeningslijn.
  - De bebouwde constructies (serres, opslagtanks, waterreservoirs,...) horende bij een (land-of tuinbouw)bedrijf worden als één geheel met het bedrijf aanzien als de strook waarin de buffer naar het zeehavengebied zal worden aangelegd voldoende breed is om de leefbaarheid van de woning en het kanaaldorp blijvend te garanderen. Ligt het bedrijf niet in het zeehavengebied, dan zullen de bebouwde constructies ook niet binnen de afbakeningslijn komen te liggen ongeacht de vigerende bestemming. De perceelsgrens vormt aldus de afbakeningslijn.
  - Een onbebouwd perceel met de gewestplanbestemming “woongebied” of “woongebied met landelijk karakter” en grenzend aan een koppelingsgebied zoals aangeduid in het

voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone”, wordt niet in het zeehavengebied opgenomen als de achterste perceelsgrens de klassieke diepte van 50m uit de rooilijn niet overschrijdt. De perceelsgrens vormt dan de grens van de afbakening. Een onbebouwd perceel met de gewestplanbestemming “woongebied” of “woongebied met landelijk karakter” en grenzend aan een koppelingsgebied zoals aangeduid in het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone”, wordt gedeeltelijk in het zeehavengebied opgenomen waar het perceel de klassieke diepte van 50m uit de rooilijn overschrijdt.

- Straten en ontsluitingswegen voor woningen en (landbouw)bedrijven die niet voor het functioneren van het zeehavengebied noodzakelijk zijn, worden eveneens buiten de afbakeningslijn gelegd. De grens van het zeehavengebied wordt dan gevormd door de rooilijn van de weg.
- Waar de R4-oost grenst aan een terrein in het zeehavengebied wordt de weg en alle aanhorigheden (grachten, eventuele geluidsmuren, schermen- of wallen, bermen, aansluitingscomplexen, ...) en de bouwvrije strook binnen de rooilijn, eveneens in het zeehavengebied opgenomen. De afbakeningslijn ligt op die plaatsen op de rooilijn van de weg desgevallend uitgebreid met de bouwvrije strook (voor R4-oost als primaire weg II is dat 30 meter uit de as van de weg).

### 4.3.3 Onderdelen van de afbakeningslijn

Hieronder worden gedetailleerd de verschillende onderdelen van de afbakeningslijn op basis van de principes en de uitwerking tot op perceelsniveau beschreven.

#### 1. Het zeehavengebied in Zelzate: Kaartbladen A04 – B04 – C04

Het kanaal Gent-Terneuzen met als gewestplanbestemming “bestaande waterweg”, tussen de A11/N49 en de Nederlandse grens behoort tot het zeehavengebied. De afbakeningslijn wordt gevormd door de kaaimuren, het talud en de bedieningsgebouwen voor de brug van Zelzate. Ook de aanlegsteigers worden omwille van hun watergebondenheid in het zeehavengebied opgenomen. Omwille van de watergebondenheid wordt de bedrijventone van VFT-Rutgers te Zelzate binnen het zeehavengebied opgenomen. De dichtbevolkte woonzones van Zelzate maken logischerwijs geen deel uit van het zeehavengebied.

#### 2. Kuhlmankaai : Kaartbladen C04 – CO4 – D04 – D03 – D02 – E02 – E03 – E04

In Rieme behoort niet enkel het kanaal Gent-Terneuzen maar ook de bedrijventerreinen en hun buffers tot het zeehavengebied. Globaal komt dit overeen met het zeehaventerrein Kuhlmankaai met als gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven”, het bedrijventerrein Rieme-noord met als gewestplanbestemming “regionale bedrijventerreinen met openbaar karakter”, Callemansputte met als gewestplanbestemming “ontginningsgebied”, de gipsberg ter hoogte van Rhodia Chemie met als gewestplanbestemming “stortgebied” en de koppelingsgebieden Klein-Rusland-oost, Klein-Rusland-west, Rieme-noord en Rieme-oost met als gewestplanbestemmingen “buffergebied” en “koppelingsgebied type 1”.

Ten noordoosten wordt de grens gevormd door de woonwijk Klein-Rusland. De afbakeningslijn ligt op de achterste perceelsgrens van de woningen langs het Kardinaal Mercierplein, Vrijwilligerslaan, Koophandelsplein en de Verminktenlaan. De Achilles De Clercqlaan, de ondertunneling en een stuk van de Beneluxlaan zorgen voor de ontsluiting van de wijk naar het centrum van Zelzate en behoren niet tot de afbakening van het zeehavengebied. Daar wordt de afbakeningslijn door de rooilijn van de weg gevormd.

Ten noorden vormt de A11/N49 een harde grens tussen Zelzatedorp en het zeehavengebied. De A11/N49 is een (inter)nationale verbindingsweg (hoofdweg) en functioneert niet enkel op het niveau van de haven. Daarom wordt deze weg niet binnen het zeehavengebied opgenomen en wordt de afbakeningslijn gevormd door de zuidelijke rooilijn van de A11/N49. De afbakeningslijn wordt ook bepaald door de rooilijn van de wisselaar met de R4 en de A11/N49. Deze wisselaar wordt ook niet in het zeehavengebied Gent opgenomen.

Ten westen wordt dit gebied afgebakend door de R4-west. De afbakeningslijn wordt gevormd door de oostelijke rooilijn behalve ter hoogte van Callemansputtewegel. Ten noorden van Callemansputtewegel wordt een beperkte zone niet opgenomen binnen het zeehavengebied.

Ten zuiden ligt de grens vanaf de R4-west tot aan de Callemansputtestraat langs de Kerreweg. De Kerreweg vormt de grens tussen de gebieden met als gewestplanbestemming “koppelingsgebied type 1” en het gebied met als gewestplanbestemmingen “bufferzone” en “woongebied”. Deze bestemmingen zijn herbestemd door het bijzonder plan van aanleg Rieme centrum deel A naar een “zone voor woningbouw (met hoge/lage/middelmatige dichtheid)”, een “zone voor koeren en tuinen” en een “zone voor land- en tuinbouw”. Daar waar de Kerreweg voor de ontsluiting van de zuidelijk gelegen woningen zorgt, wordt de afbakeningslijn op de noordelijke rooilijn van deze weg gelegd.

Vanaf de Callemansputtestraat tot aan de spoorlijn 55 Gent-Rieme-Sas van Gent wordt de grens gevormd door de bestemmingen in het bijzonder plan van aanleg Rieme centrum deel C. De gewestplanbestemmingen “bufferzone” en “zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo’s” die in het bijzonder plan van aanleg naar een “zone voor woningbouw (met hoge/lage/middelmatige dichtheid)” en een “zone voor koeren en tuinen” zijn herbestemd, worden niet in het zeehavengebied Gent opgenomen. Zij behoren tot het ruimtelijk geheel van Rieme. De “zone voor buffergroen”, “zone voor land- en tuinbouw/bufferzone” en de “zone voor industriële bedrijven” uit hetzelfde bijzonder plan van aanleg verwijzen naar de economische rol. Deze zones worden daarom binnen het zeehavengebied opgenomen.

Vanaf spoorlijn 55 Gent-Rieme-Sas van Gent tot aan de Tragelstraat wordt de afbakeningslijn gevormd door de zonering in de het bijzonder plan van aanleg Rieme centrum deel A. De BPA-bestemmingen “zone voor buffergroen” en de “zone voor ambachtelijke bedrijven” worden binnen het zeehavengebied gelegd evenals de enkele bestaande woningen in de Puinenstraat tussen de Bombardementstraat en de Tragelstraat met de bestemming “zone voor woningbouw” en ook een aantal woningen met de bestemming “zone voor industriële dienstverlening”, die op termijn niet meer leefbaar kunnen blijven.

### 3. Kluisdok : Kaartbladen E02 – E03 – E04 – F02 – G02 – G03 – H02 – H03

Het zeehaventerrein Kluisdok met als gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven en watergebonden bedrijven” en zijn noordelijk en zuidelijk aangrenzende koppelingsgebieden met als gewestplanbestemmingen “bufferzone” en “koppelingsgebied type 1” behoren tot het zeehavengebied Gent.

Ten noorden van het Kluisdok en de Lage Avrijevaart, vanaf de Tragelstraat, langs de Riemewegel, tot aan de Spiedamstraat, wordt de afbakeningslijn gevormd door de zuidelijke grens van het bijzonder plan van aanleg Rieme centrum deel A. De gewestplanbestemmingen “bufferzone” en “woongebied” zijn herbestemd door dit bijzonder plan van aanleg naar een “zone voor woningbouw (met hoge/lage/middelmatige dichtheid)”, “zone voor koeren en tuinen”, “zone voor land- en tuinbouw (bufferzone)” en worden niet in het zeehavengebied Gent opgenomen.

Ten noordwesten wordt de afbakeningslijn gevormd door de achterste perceelsgrenzen van de woningen langs de Hoge Avrijestraat, Spechtstraat, de Kauwstraat, de Valkstraat en de Pelikaanstraat en de rooilijn van de Spiedamstraat. De Spiedamstraat zorgt voor de ontsluiting van de verkaveling en wordt niet in het zeehavengebied Gent opgenomen.

Ten westen wordt dit gebied afgebakend door de R4-west. De afbakeningslijn zal door de oostelijke rooilijn van de R4 en de oostelijke en zuidelijke rooilijn van het “Ovaal van Wippelgem” worden gevormd.

Ten zuidwesten wordt de afbakeningslijn gevormd door de grens tussen het gebied met gewestplanbestemming “buffergebied” ten zuiden van het Kluisendok en het bedrijventerrein Hoeksken-De Nest met gewestplanbestemming “gebied voor regionale bedrijven met openbaar karakter”. De afbakeningslijn volgt de grens van het regionaal bedrijventerrein.

Ten zuiden van het Kluisendok en het Molenvaardeken, vanaf de uiterste oostelijke grens van het bedrijventerrein Hoeksken de Nest volgt de afbakeningslijn op de grens van het bijzonder plan van aanleg Doornzeelsestraat. De “zone voor landbouw” en de “zone voor dienstverlenende activiteiten gekoppeld aan regionale bedrijventerrein” uit dit bijzonder plan van aanleg ten noorden van de Beekstraat, worden niet opgenomen in het zeehavengebied. Zij behoren immers tot de ruimtelijke eenheid van de Doornzeelsestraat en het bedrijventerrein Hoeksken - De Nest. De noordelijke grens van deze zones vormt de afbakeningslijn.

Verder naar het oosten in Doornzele-dries wordt de afbakeningslijn gelegd tussen het gebied met gewestplanbestemming “buffergebied” en het gebied met gewestplanbestemming “woongebied”. De bestaande woningen en de school gelegen in de gewestplanbestemming “buffergebied” worden omwille van de samenhang met de woonkern van Doornzele buiten het zeehavengebied gelegd.

In het zuidoosten wordt de woningcluster met de gewestplanbestemming “woongebied” ter hoogte van de Terdonkkaai en het Terdonkplein niet in het zeehavengebied Gent opgenomen. Deze wooncluster evenals de laatste twee noordelijk gelegen rijwoningen in de gewestplanbestemming “koppelingsgebied type 1” behoren ruimtelijk tot de woonkern van Doornzele. De afbakeningslijn wordt aldus gevormd door de uiterste noordelijke perceelsgrens van de woningen en de rooilijn van de kanaaloeverweg (N 474). Het bedrijf Sanders Agro wordt omwille van zijn industriële functie wel in het zeehavengebied opgenomen. Het deel van het gebied met als gewestplanbestemming “bufferzone” ten westen van de bovengenoemde woningcluster aan de Terdonkkaai waar op de te desaffacteren spoorweggronden een kleinschalig woningbouwproject wordt voorzien, behoort ruimtelijk tot de woonkern van Doornzele en wordt niet in het zeehavengebied opgenomen.

#### 4. Langerbruggekaai: Kaartbladen H02 – HO3 - IO2 – J02 – K02

Het zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord met als gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” en het aangrenzende koppelingsgebieden met als gewestplanbestemmingen “bufferzone” of “koppelingsgebied type 1” of “koppelingsgebied type 2”, behoren tot het zeehavengebied Gent.

Ten noorden van dit gebied worden de woonpercelen rond het Terdonkplein, het Zuidledeplein, de Lochtingenstraat - die evenwijdig loopt met Doornzele dries - niet mee opgenomen in het zeehavengebied Gent. Dit betekent dat de afbakeningslijn de westelijke rooilijn van de kanaaloeverweg (N474) volgt vanaf de Terdonkkaai tot de Langerbruggekaai aan de zuidelijke perceelsgrens van de woningen aan het Zuidledeplein. Deze kanaaloeverweg (N474) wordt opgenomen binnen de afbakeningslijn aangezien zij voor de verbinding tussen de bedrijventerreinen langs het Kluisendok en de Langerbruggekaai zorgt. Het Terdonkplein en de woonwijk aan het Zuidledeplein liggen aldus buiten het zeehavengebied. Verder zuidelijk worden bestaande woningen in de Slockstraat, de Wulgestraat en de Kooistraat evenals de bijbehorende straten worden buiten het zeehavengebied gelegd.

Ook de tuinen van woningen en bebouwde constructies (serres, opslagtanks, waterreservoirs,...) van land- en tuinbouwbedrijven gelegen langs de Lochtingenstraat en de Doornzeelsestraat worden niet binnen het zeehavengebied opgenomen. De perceelsgrens vormt de afbakeningslijn.

Het bijzonder plan van aanleg Doornzeelsestraat vertrekt op basis van een inrichtingsstudie van een gelaagde opbouw van het woonlint Doornzeelsestraat en de achterliggende landbouwpercelen. De afbakeningslijn wordt hier gelegd op de zuidelijke grens van het bijzonder plan van aanleg met uitzondering van het gebied tussen de Gentweg en de Varenbergstraat met bestemming “art 5.2.C. zone voor buffergebied tussen zeehavengebied en Doornzeelsestraat” die omwille van de bufferende bestemming in het zeehavengebied ligt.

Ten westen behoren de woonwijk ter hoogte van de Burggravenlaan en de tuinwijk Herryville die beide als “woongebied” bestemd zijn, niet tot het zeehavengebied. Ook de bestaande begraafplaats en de

woningen aan de Beukenstraat, de gemeenschapsvoorzieningen, het restaurant en de bestaande woning in de Grovermansdreef maar gelegen in de gewestplanbestemming “buffergebied”, behoren niet tot het zeehavengebied.

Vanaf de Grovermansdreef tot aan de Langerbruggestraat vormt de rooilijn van de Burggravenlaan de afbakeningslijn. De Burggravenlaan zorgt voor de ontsluiting van woningen in de Gentweg met gewestplanbestemming “woongebied”. Vandaar dat de woningen, het voormalig stationsgebouw alle gelegen in de gewestplanbestemming “koppelingsgebied 1” en de Gentweg niet wordt opgenomen in het zeehavengebied. De afbakeningslijn ligt op de rooilijn van de weg en de achterste perceelsgrens van de woningen.

#### 5. Dokkengebied Gent: Kaartbladen K02 – K01 – L01- M01 – N01 – N02 – M02 – L02

De zeehaventerreinen Mercatordok-Sifferdok, Sifferdok-Grootdok, P. Arthurlaan en Zeeschipstraat met als gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven”, het bedrijventerrein Lourdeshoek met de nabestemming op het gewestplan “reservegebied voor industriële uitbreiding” behoren tot het zeehavengebied Gent.

Ten noorden van het zeehaventerrein aan de Wondelgemkaai (N474) wordt de Kalevallei tussen de Burggravenlaan en de R4-west met als gewestplanbestemming “buffergebied” mee in het zeehavengebied Gent opgenomen, de bestaande woningen in dit gebied evenwel niet. De afbakeningslijn ligt aldus op de perceelsgrens van de woningen in de Langerbruggestraat en worden zij niet in het zeehavengebied Gent opgenomen.

Ook de bestaande woningen aan de Kluizense Steenweg in de gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” en het gehele gebied voor de jachthaveninfrastructuur (inclusief de wateroppervlakte) op het Langerbrugge-eiland wordt buiten het zeehavengebied gelegd. Deze woningen en jachthavenvoorzieningen maken immers ruimtelijk deel uit van de kern van Kerkbrugge-Langerbrugge en zijn niet essentieel voor het functioneren van de zeehaven op lange termijn.

Ten westen, vanaf de Langerbruggestraat tot aan de Ringvaart, wordt de afbakeningslijn gevormd door de oostelijke rooilijn van de R4-west. Vanaf de Ringvaart tot aan de Zeeschipstraat volgt ze de westelijke rooilijn van de spoorlijn 55. Gezien het spoor de ontsluiting van de zeehaventerreinen verzorgt, wordt ze opgenomen in het zeehavengebied Gent.

Ten zuidwesten, ter hoogte van de spoorlijn 55 en de Meulestedebrug, wordt de afbakeningslijn gevormd door de zuidelijke rooilijn van de Zeeschipstraat. De Zeeschipstraat ligt binnen de zeehaven want deze straat zorgt voor de zuidelijke ontsluiting van de bedrijven in de zeehaven. De bedrijvigheid aan de zuidelijke zijde van de Zeeschipstraat heeft de gewestplanbestemming “industriegebied”, is van lokaal karakter en sluit ruimtelijk aan bij een stedelijke woonwijk. Bijgevolg worden deze terreinen niet opgenomen in het zeehavengebied. De woninggroep aan de Panterserschipstraat – gelegen in de gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” - behoort ook ruimtelijk tot de stedelijke woonwijk aan de overzijde van de Zeeschipstraat en is ook op termijn als een leefbare woninggroep te behouden, waardoor ze buiten het zeehavengebied kan worden gesitueerd.

Vanaf de Meulestedebrug tot aan het meest zuidelijke uiteinde van het Groot Dok wordt de afbakeningslijn gevormd door de westelijke rooilijn van de New Orleansstraat, het Duinkerkeplein, de Gooiestraat en de Port Arthurlaan. Deze straten liggen binnen de afbakeningslijn want de zeehavengebonden bedrijvigheid tussen het Groot Dok en deze straten wordt hierlangs ontsloten. Het gebied, met als gewestplanbestemming “industriegebied” ten westen van de Port Arthurlaan, wordt omwille van zijn lokaal karakter niet binnen het zeehavengebied opgenomen.

Ten zuiden van het Groot Dok, Zuiddok, Midden Dok, Noord Dok en Sifferdok ligt de afbakeningslijn op de zuidelijke rooilijn van de Vliegtuiglaan. Aangezien dit gebied de gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijvigheid” heeft en de weg voor de ontsluiting van het dokkengebied zorgt, wordt ze in het zeehavengebied Gent opgenomen.

Ten oosten van het dokkengebied, vanaf de Vliegtuiglaan tot aan de Imsakkerlaan en Wittewalle vormt de oostelijke rooilijn van de Kennedylaan de afbakeningslijn. Deze weg zorgt voor de ontsluiting van de

bedrijven in het dokkengebied zodat zij in het zeehavengebied Gent wordt opgenomen. Ter hoogte van de Motorstraat worden de gebouwen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Maritiem Vervoer, Scheepvaartcontrole en het Loodswezen en die de gewestplanbestemming “buffergebied” hebben, gezien hun betekenis voor de zeehaven, in het zeehavengebied Gent opgenomen. De afbakeningslijn ligt op de perceelsgrens van deze voorzieningen.

#### 6. Het Skaldenpark : Kaartbladen K02- K03 – K04 - J03- J04

Het zeehaventerrein Skaldenpark met als gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” met de zuidelijke en noordelijke koppelingengebieden en met als respectievelijke gewestplanbestemming “bufferzone” en “agrarisch gebied”, behoren tot het zeehavengebied Gent.

Ten zuiden van het Skaldenpark behoort het woonlint Wittewalle en Rostijnestraat ruimtelijk en morfologisch tot het woongebied van Oostakker. Het koppelingengebied, met als gewestplanbestemming “bufferzone”, behoort tot het zeehavengebied. Als de tuinen en/of de bebouwde constructies (serres, opslagtanken, waterreservoirs,...) bij een woning en/of een (tuin- of landbouw)bedrijf één geheel uitmaken, worden zij niet binnen de afbakeningslijn opgenomen. De afbakeningslijn volgt aldus de perceelsgrenzen en ligt gedeeltelijk in de gewestplanbestemming “bufferzone”.

Ten oosten van het Skaldenpark ligt de Nokerstraat. De Nokerstraat zorgt voor de ontsluiting van de landbouwpercelen en behoort dus niet tot het zeehavengebied. De afbakeningslijn wordt gevormd door de westelijke rooilijn.

Ten noorden van het Skaldenpark wordt de grens gevormd door de zuidelijke bebouwing langs Moleneinde, Rechtstraat, Desteldonkstraat, Desteldonkdorp, Lichterveldestraat in de woonkern Desteldonk. Het koppelingengebied met als gewestplanbestemming “agrarisch gebied” behoort tot het zeehavengebied Gent. Als de tuinen en/of de bebouwde constructies (serres, opslagtanken, waterreservoirs,...) bij een woning en/of een (tuin- of landbouw)bedrijf één geheel uitmaken, worden zij niet binnen de afbakeningslijn opgenomen. De afbakeningslijn volgt aldus de perceelsgrenzen en ligt gedeeltelijk in de gewestplanbestemming “agrarisch gebied”.

#### 7. Bedrijventerreinen rond de Moervaart: Kaartbladen J03 – J04 - I04 - H04- G04 – G05

De bedrijventerreinen Moervaart-zuid, met als gewestplanbestemming “gebied voor regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter” en “gebied voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut”, het terrein Moervaart-noord met gewestplanbestemming “industriegebied” en het terrein Moervaart-reserve met gewestplanbestemming “agrarisch gebied met nabestemming reservegebied voor industriële uitbreiding (industriële + uitbreiding havenactiviteiten)” en hun noordelijke en zuidelijke koppelingengebieden liggen binnen het zeehavengebied Gent.

Ten zuiden van het bedrijventerrein Moervaart-zuid wordt de grens gevormd door de noordelijke bebouwing langs Moleneinde, de Rechtstraat, de Desteldonkstraat, Desteldonkdorp en de Lichterveldestraat. Als de tuinen en/of de bebouwde constructies (serres, opslagtanken, waterreservoirs,...) bij een woning en/of een (tuin- of landbouw)bedrijf één geheel uitmaken, worden zij niet binnen de afbakeningslijn opgenomen. De afbakeningslijn volgt aldus de perceelsgrenzen en ligt gedeeltelijk in de gewestplanbestemming “agrarisch gebied”.

Ten oosten van het bedrijventerrein Moervaart-zuid vormt de Keurestraat een scherpe grens met de landbouwpercelen met gewestplanbestemming “agrarisch landschappelijk waardevol gebied”. Deze straat ontsluit de weiden en akkers en maakt aldus geen deel uit van het zeehavengebied Gent. De afbakeningslijn wordt gevormd door de westelijke rooilijn van de Keurestraat.

Ten zuiden van het terrein Moervaart-noord wordt de grens gevormd door de Moervaart. Gezien dit stuk van de Moervaart gekanaliseerd werd en er reeds laad- en losinstallaties aanwezig zijn en worden aangelegd, wordt zij mee opgenomen binnen de zeehaven. De afbakeningslijn wordt gevormd door de zuidelijke rooilijn van de Moervaart.

Het reeds opgehoogde deel van het terrein Moervaart-noord behoort tot het zeehavengebied Gent. De afbakeningslijn ligt op de perceelsgrenzen van de opgehoogde terreinen. De terreinen met een landbouwfuncties, de landbouwbedrijven en de woningen langs weerszijden van de Spanjeveerstraat behoren niet tot het zeehavengebied Gent. Deze percelen hebben grotendeels de gewestplanbestemming “agrarisch landschappelijk waardevol gebied” en gedeeltelijk de gewestplanbestemming “industriegebied”. Deze laatste gronden zijn nog eigendom van particulieren. Zij vormen ruimtelijk en morfologisch één geheel met de rest van de naastgelegen gronden zodat er geopteerd wordt ze niet binnen de afbakeningslijn op te nemen. Een herbesteding van industrie- naar een landbouwbestemming voor deze terreinen gelegen buiten het zeehavengebied, is daarom in dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen (zie deelgebied 7)

Ten oosten van het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Moervaart-Noord reserve wordt de afbakeningslijn gelegd op de oostelijke rooilijn van de oude Moervaart met gewestplanbestemming “natuurgebied”.

Ten noorden van het te ontwikkelen bedrijventerrein Moervaart-Noord reserve wordt de afbakeningslijn op de zuidelijke rooilijn van de Barkstraat en op de achterste perceelsgrenzen van de bestaande woningen gelegd. Deze straat zorgt voor de ontsluiting van de woningen in Sint-Kruis-Winkel en bijgevolg behoort deze niet tot het zeehavengebied Gent. Om de leefbaarheid van Sint-Kruis-Winkel te garanderen zal het gebied met bestemming “agrarisch gebied” ten noorden van het bedrijventerrein Moervaart-Noord reserve met gewestplanbestemming “agrarisch gebied” als koppelingsgebied worden ingericht. Bijgevolg behoort dit gebied met uitzondering van de bestaande woningen in dit gebied eveneens tot het zeehavengebied Gent.

#### 8. R4- oost: Kaartblad G04 – G05 - F05 – E05 – D05

De afbakeningslijn volgt de R4-oost vanaf de Barkstraat tot aan de kruising met de zuidelijke op- en afritten van de A11/N49. De R4-oost functioneert samen met zijn knooppunten als ontsluiting voor de langgelegen bedrijventerreinen. De A11/N49 en de op- en afritten van de A11/N49 behoren omwille van hun (inter)nationale verbinding niet tot de afbakening van het zeehavengebied Gent. De tussenliggende knooppunten waar de spoorlijn de R4 kruist en het nieuwe toegangscomplex naar het Sidmarcomplex behoren tot het zeehavengebied Gent. De afbakeningslijn wordt op de oostelijke rooilijn van de R4-oost en zijn knooppunten gelegd.

#### 9. Buffer Sidmar: Kaartbladen C04 – C05 – D04 – D05

Ten noorden van de bedrijfsterreinen van Sidmar met als gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” liggen het bedrijfsterrein van OCAS met als gewestplanbestemming “gebied voor ambachtelijke bedrijven of gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen” en een aantal bospercelen met als gewestplanbestemming “bufferzone” binnen de afbakeningslijn. De percelen met bos vormen een noodzakelijke buffer in functie van de leefbaarheid van Zelzate en de psychiatrische instelling en kliniek.

Ten noorden wordt de grens gelegd op de zuidelijke rooilijn van de op- en afritten van de A11/N49 die een internationale verbinding heeft en aldus niet wordt opgenomen binnen het zeehavengebied Gent.

In het noordwesten langsheen de Suikerkaai komen woningen voor in de gewestplanbestemming “buffergebied”. Deze wooncluster behoort ruimtelijk en morfologisch niet tot het zeehavengebied. De afbakeningslijn wordt gevormd door de achterste perceelsgrens van deze woningen.


Ten westen en ten zuiden ligt de afbakeningslijn op de westelijke rooilijn van de Trekweg, Nijverheidskaai, en op de oever van het zijdok ter hoogte van de Suikerkaai. Deze wegen zorgen voor de ontsluiting van de woningen, de psychiatrische instelling en het rusthuis naar Zelzate dorp en horen bijgevolg niet tot de zeehaven. Omdat de psychiatrische instelling en het rusthuis als één complex beheerd worden en ruimtelijk als een geheel voorkomen, worden de gronden in eigendom van deze instellingen buiten het zeehavengebied gelegd. Ook het gedeelte van de Winkelstraat en de trekweg die deze bebouwing ontsluit, wordt niet mee opgenomen in de afbakening.



#### 4.4 Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor de afbakeningslijn worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties in het stedenbouwkundig voorschrift.

Op deze wijze blijft het mogelijk het stedenbouwkundig voorschrift te begrijpen en te interpreteren vanuit de inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties niet verordenend zijn en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

	Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in het stedenbouwkundige voorschriften	Stedenbouwkundig voorschrift
<p><b>Afbakeningslijn zeehavengebied Gent</b></p> <p>Met deze afbakening kan dit gebied worden beheerd als een zeehavengebied zoals beschreven in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Het zeehavenbeleid wordt op dit concreet afgebakend gebied toegepast.</p> <p>Daarbij werken de ontwikkelingsperspectieven voor de zeehavengebieden zoals opgenomen in het richtinggevende gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen - conform de decretale bepalingen op de planning van de diverse overheden – niet rechtstreeks door naar het vergunningenbeleid. Het vergunningenbeleid in dit gebied wordt daarbij blijvend gevoerd op basis van de vigerende aanlegplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen.</p> <p>Met deze afbakening wordt duidelijk gemaakt binnen welk gebied de opties inzake het zeehavenbeleid kunnen doorwerken naar projecten, initiatieven en inhoudelijke opties van de verschillende overheden. Ook kan de overheid zijn specifieke zeehavengebonden projecten, plannen en initiatieven binnen deze afbakeningslijn uitvoeren. Dit betekent geenszins dat de ruimtelijke opties gekozen binnen de bindende bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen worden gewijzigd.</p> <p>Tevens geeft de afbakening uitvoering aan artikel 3, §1 van het Havendecreet. Het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent kan aldus op basis van het Havendecreet binnen de grenzen van dit gebied een gecoördineerd beleid voor de Gentse zeehaven voeren.</p>	<p>vastleggen van de afbakeningslijn</p> <p>afbakeningslijn wijzigt voorschriften vigerende verordenende plannen niet in relatie met ruimtelijke structuurplannen</p>	 <p><b>Artikel 1: Afbakeningslijn zeehavengebied Gent</b></p> <p>De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het zeehavengebied Gent.</p> <p>Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgesteld blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande stedenbouwkundige voorschriften kunnen door stedenbouwkundige voorschriften in nieuwe gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de afbakeningslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van deze ruimtelijke structuurplannen.</p>

#### **4.5 Overzicht van strijdige voorschriften met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

Omdat de afbakeningslijn geen betrekking heeft op de bestemmingen van de vigerende verordenende plannen zijn er geen op te heffen voorschriften van het gewestplan of bijzondere plannen van aanleg die strijdig zijn met de afbakeningslijn van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Met de vaststelling van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt de voorlopige vastgestelde afbakeningsgrens voor de zeehaven van Gent zoals aangeduid in artikel 1,4° van het “Besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 houdende de aanduiding van de voorlopige begrenzing van de havengebieden” opgeheven.

## 5 Deelgebieden in zeehavengebied Gent

### Inleiding bij de opbouw van dit hoofdstuk

Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bevat naast de afbakeningslijn ook een (eerste) reeks voorstellen voor deelgebieden die essentieel zijn om het beleid in het zeehavengebied Gent vorm te geven.

Enkel de deelgebieden welke vandaag prioritair zijn voor realisatie en waarvoor het vigerende gewestplan of plan van aanleg geen voldoening geeft, waarvoor een inhoudelijke uitwerking in nota's, voorstudie of rapport is gebeurd en waarover bij de betrokken private en publieke actoren in het Project Gentse Kanaalzone voldoende consensus bestaat, werden opgenomen. Een later op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan kan overige te realiseren deelgebieden bevatten.

De deelgebieden zijn in dit ruimtelijk uitvoeringsplan naar hun ruimtelijke samenhang geordend. De zeehaventerreinen worden waar mogelijk samen met hun aangrenzende koppelingsgebieden als één deelgebied bekeken. Waar dat niet het geval is, worden de zeehaventerreinen en de koppelingsgebieden als een aparte deelgebieden aangeduid.

#### 5.1 Omgeving RIEME NOORD

- deelgebied 1: zeehaventerrein Rieme Noord
- deelgebied 2: koppelingsgebied Klein Rusland Oost

#### 5.2 Omgeving KLUIZENDOK

- deelgebied 3: zeehaventerrein Kluzendok en koppelingsgebieden Rieme Zuid, Rieme Oost en Doornzele Noord

#### 5.3 Omgeving LANGERBRUGGEKAAI NOORD

- deelgebied 4: zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord en koppelingsgebied Doornzele kanaalzijde

#### 5.4 Omgeving LANGERBRUGGEKAAI ZUID

- deelgebied 5 koppelingsgebied Langerbrugge Zuid
- deelgebied 6: jachthaven Langerbrugge-Eiland

#### 5.5 Omgeving MOERVAART NOORD

- deelgebied 7: zeehavenondersteunend bedrijventerrein Moervaart Noord reserve en koppelingsgebied Sint-Kruis-Winkel Zuid

#### 5.6 Omgeving MOERVAART ZUID

- deelgebied 8: koppelingsgebied Desteldonk Noord

#### 5.7 Omgeving SKALDENPARK

- deelgebied 9: koppelingsgebied Desteldonk Zuid

#### 5.8 DEELGEBIED 10 administratief complex Motorstraat

In later op te maken gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen tenminste de volgende deelgebieden worden uitgewerkt. Ook zij zijn noodzakelijk voor de realisatie van de economische zones en koppelingsgebieden in de Gentse kanaalzone.

- Deelgebied – Zeehaventerrein Langerbruggekaai
- Deelgebied – Koppelingsgebied Klein-Rusland-west
- Deelgebied – Koppelingsgebied Rieme-noord
- Deelgebied – Koppelingsgebied Doornzele-zuid
- Deelgebied – Koppelingsgebied Zelzate-zuid
- Deelgebied – Koppelingsgebied Oostakker-noord

De toelichting bij de deelgebieden in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is telkens op dezelfde manier en als volgt opgebouwd.

### **1. De ruimtelijke situering van het deelgebied**

De situering beschrijft de ligging en het grondgebruik van het deelgebied, het ruimtelijk functioneren en de kenmerken van het deelgebied binnen de ruime omgeving.

### **2. Bestaande feitelijke en juridische toestand**

- Waar relevant worden de stedenbouwkundige en andere vergunningen van betrokken bedrijven in het deelgebied samen met andere basisgegevens zoals eigendomsstructuur beknopt in tabelvorm aangegeven.
- De bestaande feitelijke toestand met het grondgebruik wordt aangetoond met de meest recente topografische kaart, een recente luchtfoto waarop bijkomend gegevens zijn aangebracht en een kadasterkaart waarop onder andere de bestaande perceelsgrenzen en de gebouwen zijn aangeduid.
- Op kaarten en in tabelvorm wordt het relevante juridische kader aangegeven. Ten minste zijn het vigerende gewestplan en een kadastrale onderlegger waarop de vigerende BPA's, verkavelingsvergunningen, beschermde monumenten en landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten, vogelrichtlijngebieden zijn opgenomen.
- Ook de planningscontext wordt beknopt geschetst. Het betreft enkel die elementen uit voorgaande processen of onderzoeken die relevant zijn bij de realisatie of de ontwikkeling van het deelgebied (leefbaarheidsstudies, landschapsconcepten, mobiliteitsstudies...).

### **3. Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing**

De samenhang van het deelgebied binnen de globale structuur van de Gentse kanaalzone en de structuur van het deelgebied zelf, wordt beschreven in dit onderdeel. Deze aspecten zijn samen met de juridische context bepalend voor de begrenzing van elk deelgebied.

### **4. Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

De visie en de krachtlijnen schetsen de gewenste inrichting en ruimtelijke ontwikkeling van ieder deelgebied. Alhoewel dit onderdeel van de toelichting geen juridische waarde heeft, geeft het wel helder aan op welke manier de gewenste ontwikkeling concreet kan verlopen.

### **5. Maatregelen ter realisatie**

Om de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkeling van het deelgebied te realiseren, zijn acties en maatregelen nodig. Ook dit onderdeel is niet decretaal verplicht, maar het geeft wel zicht op de uitvoeringsgerichtheid van iedere optie in het deelgebied. De maatregelen kunnen betrekking hebben op

uit te voeren onderzoek, praktische initiatieven die aan de bouwvergunning worden gekoppeld, het opmaken van inrichtingsplannen,... Enkele van deze maatregelen worden expliciet opgenomen in dit ruimtelijk uitvoeringsplan, andere worden weergegeven als elementen die in latere processen worden meegenomen en die in het ruimtelijk uitvoeringsplan niet afdwingbaar opgelegd worden.

## 6. Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften

Uit de visie en de krachtlijnen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het deelgebied worden de essentiële elementen geselecteerd voor opname in het richtinggevend en verordenend gedeelte van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

In een overzichtelijke tabel wordt de samenhang weergegeven tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone in het deelgebied worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevend inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

Per deelgebied ziet de tabel er als volgt uit:

Titel van de zone/aanduiding binnen het deelgebied	Niet verordenend		Verordenend
	Ruimtelijke Opties	Essentiële aspecten vast te leggen stedenbouwkundige voorschriften	Stedenbouwkundige voorschriften

- Kolom 1: bevat de titel van de zone of de bijkomende aanduiding binnen het deelgebied.
- Kolom 2: geeft samenvattend weer welke de inhoudelijke opties belangrijk zijn bij de ontwikkeling van deze zone of bijkomende aanduiding. Deze kolom bevat verwijzingen naar de visie, de krachtlijnen én aanvullende elementen die te maken hebben met programmatische elementen die relevant zijn voor de vertaling op het terrein. Concreet kunnen er kwalitatieve principes voor de bestemming en de ruimtelijke inrichting van het terrein naar voren geschoven. Deze tekst is niet verordenend.
- Kolom 3: geeft puntsgewijs de essentiële opties uit de tweede kolom weer die in de verordenende voorschriften moeten worden vastgelegd. De mate waarin bepaalde ruimtelijke opties uit de tweede kolom “hard” worden vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften wordt in de eerste plaats vanuit de visie en de krachtlijnen bepaald. De selectie van de opties die opgenomen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften is bewust vrij beperkt gehouden om er in de toekomst voldoende flexibel mee te kunnen omgaan. Indien voor bepaalde ruimtelijke opties uit de tweede kolom geen verordenende vertaling wenselijk of noodzakelijk blijkt, betekent dit dat deze opties vooral belangrijk blijven maar niet echt verordenend moeten worden vastgelegd.
- Kolom 4: werkt de essentiële opties uit tot stedenbouwkundige voorschriften. Deze kolom bestaat ook als het apart onderdeel “Stedenbouwkundige voorschriften” van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze tekst is verordenend en juridisch afdwingbaar.

## 7. Overzicht van voorschriften die strijdig zijn met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Per zone of bijkomende aanduiding wordt aangegeven waar de voorschriften van niet vervallen verkavelingsvergunningen strijdig zijn met de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en aldus worden opgeheven.

De vigerende stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan en desgevallend BPA's worden vervangen door de stedenbouwkundige voorschriften van de deelgebieden van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De voorschriften die worden vervangen, worden evenwel niet expliciet meer vermeld.

## 5.1 Omgeving Rieme Noord

### 5.1.1 Deelgebied 1: Zeehaventerrein Rieme Noord

#### A Ruimtelijke situering

Het zeehaventerrein Rieme Noord is het oostelijk gedeelte van het gebied gelegen tussen de autosnelweg A11/N49 (Zeebrugge-Antwerpen), de R4-west (J. Parijslaan) en het kanaaldorp Rieme op de linkerkanaaloever.

Het gebied komt in aanmerking voor een zeehavengebonden ontwikkeling na de verwerving van de (op termijn) onleefbare woninggroep in de Bombardementstraat, Callemansputtestraat, Callemansputteweg en Assenedestraat.

In het zuidelijk gedeelte langs de Bombardementstraat komen reeds lange tijd industriële bedrijfsvestigingen voor (smeermiddelenfabriek Total, Oleon, Rhodia, ...). In het noorden bevindt zich het slibstort Callemansputte uitgebaat door de Administratie Waterwegen en Zeewezen. De noordwestelijk gelegen terreinen zijn grotendeels in actief landbouwgebruik.

De oppervlakte van het gebied bedraagt ca. 50 ha.

#### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Gegevens in verband met bestaande bedrijven

Naam bedrijf	De Vos Metaalconstructie
Adres	Assenedestraat 17 – 9940 Evergem
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van het perceel : 262/B met oppervlakte 9112m <sup>2</sup>

Naam bedrijf	Vennootschap FIMA – Dameat
Adres	Callemansputtestraat 80 en Callemansputtestraat 98
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van de percelen: 182/D (4650m <sup>2</sup> ) en 186/L (1283m <sup>2</sup> )

#### B.2. Relevant juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijzigingen van 28 oktober 1998 en januari 2001 zijn hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in bijlage 1.
------------	---

BPA	Delen van het BPA Rieme Centrum deel A en deel C (MB 11.03.1996) zijn opgenomen in dit deelgebied. De voor dit gebied relevante bestemmingen zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone 6 (art 6) – zone voor ambachtelijke bedrijven</li> <li>- Zone 8 (art. 10) – zone voor land en tuinbouw / bufferzone</li> <li>- Zone 9 (art 11) – zone voor buffergroen</li> <li>- Zone 10 (art 12) – zone voor industriële bedrijven</li> <li>- Zone 11 (art 13) – bouwvrije stroken</li> <li>- Zone 13 (art 15) – zone voor wegen</li> <li>- Zone 15 (art 17) – zone voor industriële dienstverlening</li> <li>- Zone 16 (art. 16) – zone voor spoorwegen</li> </ul> De bijbehorende voorschriften zijn opgenomen in de bijlagen.
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	Geen
Beschermd dorpsgezicht	Geen
Vogelrichtlijngebied	Geen
Verkavelingsvergunning	Geen
Riemse waterloop	Waterloop van 3 <sup>de</sup> categorie beheerd door de Watering De Burggravenstroom

### **B.3. Planningscontext**

Studie “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen 1 en 2 (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost- Vlaanderen	Zie bijlagen
Uitvoeringsproject Landschapsopbouw – opmaak landschapsconcepten en inrichtingsconcepten (juli 1999) – opdrachtgever AROHM – Afdeling Ruimtelijke Planning	Zie bijlagen
Rapport – Inrichting vijf koppelingsgebieden met bedrijven in de Gentse kanaalzone (2002-2003) – opdrachtgever provincie Oost-Vlaanderen	In dit rapport komt de wegverbinding van het terrein Rieme Noord naar het park Rieme Oost aan bod. Zie bijlagen

## **C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing**

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor het zeehaventerrein Rieme Noord de volgende elementen structuurbepalend:

- De autosnelweg A11/N49 (Zeebrugge en Antwerpen) die het gebied goed bereikbaar maakt via de verkeerswisselaar Zelzate West in aanbouw en de R4-west.
- De R4-west die Rieme en Ertvelde en de Callemansputtestraat ontsluit naar de A11/N49 en de omliggende kernen.
- De woonkern van Rieme met een concentratie aan woningbouw, economische functies en voorzieningen zoals school, ...
- De concentratie aan milieubelastende economische activiteiten tussen de woonkern van Rieme en het kanaal.
- Het open landbouwgebied tussen de R4-west, de kern van Rieme en de bedrijvigheid langsheen de Kuhlmankaai.
- De gipsberg en het slibstort die als een markant baken tussen het landbouwgebied, de A11/N49 en de bedrijvigheid, het gebied en de skyline domineren.

In het zeehaventerrein Rieme Noord zijn volgende elementen structuurbepalend.

- De woonlinten Assenedestraat, Callemansputtegeweg, Callemansputtestraat en in mindere mate Bombardementstraat met veelal vrijstaande woningen, enkele clusters van oudere verwaarloosde woningen, (voormalige) hoeves, recente landbouwzetels met stallingen en enkele kleinere maar recente productiebedrijven. In totaal gaat het om een 50-tal woningen en een 15-tal landbouw- en andere bedrijven.
- De kleine groep rijwoningen aan het noordelijk uiteinde van de Puinenstraat die deel uitmaken van de lineaire woonkern van Rieme. Deze woningen hebben nagenoeg geen tuinen en zijn in relatief slechte staat. De nabijheid van milieubelastende activiteiten onmiddellijk ten noorden van deze woningen weegt zwaar op de leefbaarheid van deze woninggroep.
- De spoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent die het gebied in zuidwest-noordoostelijke richting met een enkelspoor voor goederenvervoer doorsnijdt. Er komt een overweg voor in de Bombardementstraat en daarnaast enkele private overwegen.
- Een kleinschalig landbouwlandschap met een drevenpatroon. De drevenstructuur wordt gevormd door de laanbeplanting met populieren langs de bestaande landwegen en de grachten. Ten noorden van de Callemansputtegeweg komen overwegend kleine percelen voor georiënteerd in de noord-zuidrichting. In dit landbouwgebied met overwegend weiland komt nog slechts beperkt perceelsrandbegroeiing voor.
- Een oost-west gerichte smalle watergang tussen de R4-west en de Callemansputtestraat met een verschillende perceelspatroon ten noorden en ten zuiden ervan en tevens de grens tussen de gemeente Evergem en Zelzate vormt. Ook ligt deze watergang op de scheidingslijn tussen twee deelbekkens.
- Grootschalige, milieubelastende bedrijven als de Total smeermiddelenfabriek, Oleon, ... met hun toegang voor goederenvervoer en personeel langsheen de Bombardementstraat.
- De Bombardementstraat die recent is vernieuwd en verbreed tot ca 6m en de ontsluitingsweg vormt voor de bedrijven van en naar de Riemsesteenweg, de Puinenstraat en de Kuhlmankaai. Deze ontsluitingsweg voor vrachtwagens is erg belastend voor de woonkern van Rieme.
- De transportbedrijven Mervielde en Van Heesvelde die deel uitmaken van de bedrijvencluster ten noorden van de woonkern Rieme en die voor hun ontsluiting aangewezen zijn op de woonstraten Monumentstraat, Kanaalstraat en Riemsesteenweg.
- De woningen langsheen de Riemsesteenweg, Kanaalstraat en Puinenstraat die met hun diepe tuinen naar het gebied gericht staan.

Deze elementen zijn mede bepalend voor de begrenzing van dit deelgebied in dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

In het noorden ligt de grens op de oostelijke rooilijn van de R4-west en de grens van de gewestplanbestemming “ontginningsgebied” voor het slibstort Callemansputte.

In het oosten wordt de grens eveneens bepaald door de bestemming met name de gewestplanbestemming “ontginningsgebied” en “gebied voor zeehaven- en watergebonden activiteiten”.

In het zuiden ligt de grens op de woonbestemmingen in het BPA Rieme Centrum. Hier valt de grens dan ook samen met de grenslijn voor de zeehaven. De zones met een bufferbestemming en een bestemming voor industriële activiteiten worden binnen de zeehaven gesitueerd en liggen binnen dit deelgebied. Ook de enkele woningen in het noordelijk deel van de Puinenstraat worden in dit deelgebied opgenomen.

In het westen wordt de grens in de eerste plaats bepaald door de noord-zuidgeoriënteerde perceels- en drevenstructuur en de grens tussen de industriële bestemmingen en de smalle bufferstrook in het BPA Rieme Centrum deel C en de gewestplanbestemming “koppelingsgebied type 1”.



## D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling

De ligging aan de R4-west, de bestaande milieubelastende bedrijvigheid, het slibstort van Callemansputte en de gipsberg, maken dat de woninggroepen in de Assenedestraat, de Callemansputte, de Callemansputtestraat, de Bombardementstraat en het noordelijk deel van de Puinenstraat op termijn nog moeilijk leefbaar is te houden. Immers de industriële bestemming op het gewestplan en de onzekerheid over de aanvang van de havenontwikkeling, heeft meegebracht dat sinds het einde van de jaren '70 weinig investeringen in de bestaande woningen en landbouwbedrijven zijn gebeurd. Met deze herbestemming kunnen de instrumenten, de sociale begeleiding en de financiële middelen voor de verwerving van de woningen en gronden in de zeehaven ook hier worden ingezet.

Omwille van de ligging aan de R4-west en de A11/N49, de aanwezigheid van de spoorlijn 55 Gent-Rieme-Zelzate-Sas Van Gent, de omvang (ca 85 ha) en de economische karakteristieken wordt geopteerd om het gehele gebied Rieme Noord in te richten deel voor bedrijvigheid gericht op de zeehaven en deels voor ondersteunende regionale bedrijvigheid. Het deel aansluitend bij de bestaande milieubelastende en zeehavengebonden bedrijvigheid wordt ingericht voor gelijkaardige maar minder milieubelastende activiteiten (verder genoemd zeehaventerrein Rieme Noord). Bij de concrete terreininrichting zal de inpassing van de bestaande veeleer grootschalige bedrijvigheid in de Assenedestraat en Callemansputtestraat binnen dit grotere bedrijventerrein worden beoordeeld.

Het westelijk gedeelte aansluitend bij de toekomstige op- en afrit op de R4 – west (Rieme Noord) wordt meer op regionale bedrijvigheid zoals logistiek, transport en distributie gericht (verder genoemd regionaal bedrijventerrein Rieme Noord).

Voor kleinere lokale bedrijven wordt in het kader van de uitwerking van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geoordeeld of ruimte kan voorzien worden aan de Riemsesteenweg ter hoogte van de kruising met de R4-west. Er zal worden onderzocht of een optimaler gebruik en een verdere invulling van de nog onbebouwde percelen tot tegen de R4-west niet alleen enkele bijkomende percelen voor lokale bedrijven oplevert maar of ook het geluid vanuit de later ingesleufde R4-west naar de woningen verderop in de Riemsesteenweg beter kan worden gebufferd.

Het noordelijk gedeelte van het deelgebied “zeehaventerrein Rieme Noord” kan omwille van de ligging worden ingericht voor de uitbreiding en herstructurering van het slibstort tot een industrieel complex voor slibverwerking. Niet alleen wordt zo de mogelijkheid gecreëerd voor de aanleg van een breed, oost-west gericht bufferbos tussen de woonwijk Klein Rusland, de N49/A11 en het slibstort maar wordt ook de ruimte voorzien voor de lange-termijnslibverwerking in de Gentse kanaalzone.

Een nog aan te leggen weg tussen het knooppunt Rieme Noord op de R4-west en de reeds aangelegde Bombardementstraat en verder nog aan te leggen weg naar de Terdonkkaai zal de ontsluiting van de bedrijfsterrains naar de R4-west en naar de kanaaloeverweg zorgen. De ontsluiting van de bestaande bedrijven zal verbeteren en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de woonstraten van Rieme zal daardoor sterk verhogen. Om die reden is deze nieuwe ontsluitingsweg geselecteerd als secundaire havenweg die de verbinding tussen de verschillende economische entiteiten op de linkerkanaloever zal verzorgen.

Het transportbedrijf Mervielde en het bedrijf Total Fina die deel uitmaken van de bedrijvencluster ten noorden van de woonkern Rieme zijn voor hun ontsluiting aangewezen op de woonstraten Monumentstraat, Kanaalstraat en Riemsesteenweg. Om deze woonstraten te ontlasten werd gezocht naar een andere ontsluiting. Een nog aan te leggen ontsluitingsweg voor deze bedrijven, die gedeeltelijk op het bedrijventerrein (zuidelijk deel van het bedrijventerrein nv Total Belgium) en gedeeltelijk in de buffer wordt ingeplant, zal de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de woonstraten van Rieme verhogen. Deze weg sluit aan op de nog aan te leggen secundaire havenweg. Deze nieuwe ontsluiting past in de verdere afbouw van vrachtverkeer in Rieme, houdt rekening met de geplande aansluitingen naar de R4-West, naar de Riemekaai en verder naar het Kluisendok. Op die manier kan deze nog aan te leggen ontsluitingsweg leiden tot een verdere afwerking van de buffer tussen de bedrijven en de woningen. De buffer moet zo worden ingericht dat wordt gezorgd voor visuele afscherming en een afdoende geluidsbuffer.

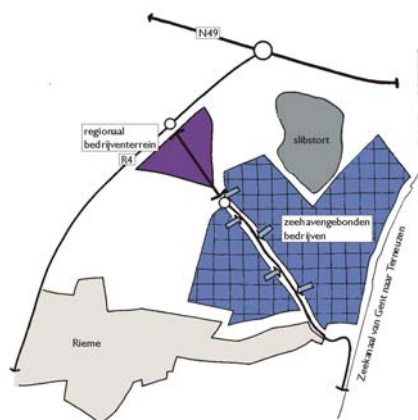
Om de potenties van dit terrein voor economische activiteiten maximaal te benutten, om een afstemming te bekomen met de overige bedrijvenzones in de kanaalzone, om de verwerving en de

terreinontwikkeling te kunnen financieren en om de bestaande regionale bedrijven de nodige ontwikkelingsmogelijkheden te geven, wordt de opmaak van een inrichtingsplan voor het gehele gebied Rieme Noord inclusief de beide koppelingengebieden Rieme Noord en Klein Rusland West vooropgesteld.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De volgende krachtlijnen specifiek voor dit deelgebied met name het zeehaventerrein Rieme Noord worden vooropgesteld:

### Een clustering van zeehavengebonden bedrijven rond de bestaande bedrijvigheid aan de Bombardementstraat en de Assenedestraat



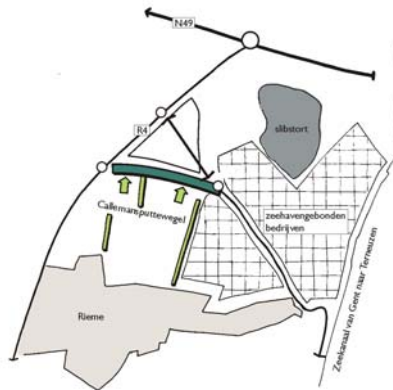
Het nieuwe zeehaventerrein wordt ontwikkeld vertrekkende van de ligging in het zeehavengebied en het perceelspatroon van de bestaande zeehavengebonden bedrijven. De Bombardementstraat en de Assenedestraat vormen de centrale as waarrond de nieuwe bedrijfsterreinen worden geclusterd. Om het gebied niet te versnipperen en de terreinkwaliteiten maximaal te benutten zijn de nieuwe bedrijfspercelen van voldoende grote omvang (minimaal 1ha) en sluiten wat karakter betreft aan bij de bestaande zeehavengebonden bedrijven.

### Een rechtstreekse verbinding tussen het knooppunt Rieme Noord op de R4-west en de kanaaloeverweg voor de ontsluiting van het gehele terrein Rieme Noord



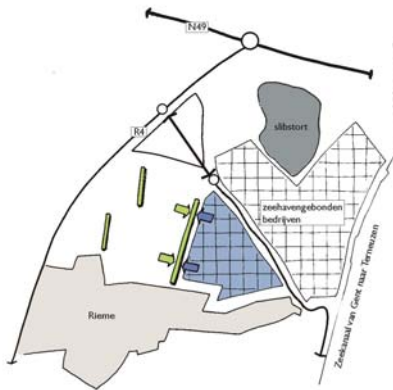
Door de aanleg als een secundaire havenweg met een rechtstreekse aansluiting op de R4-west ontstaat een leesbare en optimale ontsluitingsas doorheen het gehele bedrijventerrein Rieme Noord en zelfs voor het gehele linkerkanaaloevergebied. De weg zal niet alleen de rechtstreekse ontsluiting van de bedrijven kunnen verzorgen maar tevens de verbinding geven van de R4-west naar de bedrijvenclusters op de linkerkanaaloever. Waar de nieuwe weg dicht bij de Puinenstraat komt, wordt in een brede groene buffer voorzien.

### De Callemansputteweg als een dreef doorheen het gebied en een groene buffer tussen het bedrijventerrein en het koppelingsgebied van Rieme Noord



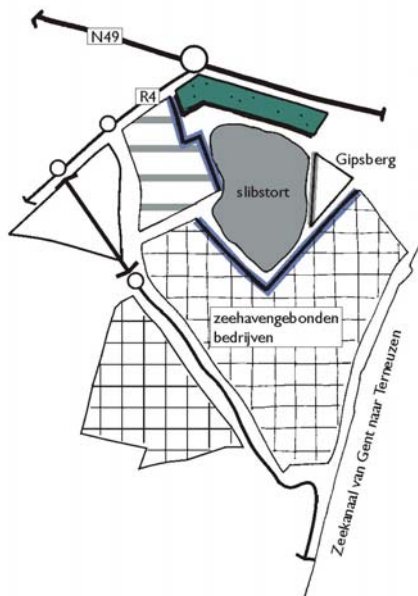
Door de Callemansputteweg uit te rusten met een robuuste dubbele laanbeplanting wordt een groene buffer aan het bedrijventerrein gegeven en een landschappelijke overgang gecreëerd naar het zuidelijk gelegen koppelingsgebied waarin eveneens een dreefstructuur voorkomt en verder wordt ontwikkeld.

### Het noord-zuidgerichte dreevenpatroon bepalend voor de grens met het koppelingsgebied van Rieme Noord.



De dreefstructuur wordt ook ingezet om de grens tussen het koppelingsgebied en het te ontwikkelen bedrijventerrein te landschappelijk te markeren. Deze grens respecteert de perceelsstructuur en een leefbaar landbouwbedrijf aan de Callemansputtestraat.

## Een compacte slibverwerkingsite Callemansputte landschappelijk ingebufferd met bebossing aan de A11/N49 en de R4-west, met de nieuwe bedrijvigheid van Rieme Noord en met de gipsberg



Het bestaand slibstort wordt omgebouwd tot een compacte slibverwerkingsinstallatie zodat ruimte gegarandeerd blijft om slib uit het kanaal en de dokken ook nog op lange termijn met nieuwe technieken te verwerken en te bergen. De randen van dit complex maken onderdeel uit van het landschappelijk kader van het zeehaventerrein Rieme Noord en het koppingsgebied Klein Rusland West.

### E Maatregelen ter realisatie

Voor de realisatie van de opties in dit deelgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. Het noordelijk gedeelte van het deelgebied inclusief de terreinen van het bestaande slibstort kunnen worden ontwikkeld tot een volwaardige slibverwerkingsinstallatie door de Administratie voor Waterwegen en Zeewezen. Deze zal hiervoor de bestaande woningen (ca 9) en (landbouw)bedrijven (ca 7) langsheen de Callemansputtestraat kunnen verwerven en de site inrichten.
2. De zuidelijke nog onbebouwde terreinen langsheen de Assenedestraat en de Bombardementstraat kunnen worden ontwikkeld na verwerving van gronden, woningen (ca 34) en landbouwbedrijven (ca 2) door PROVAG of het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent. De reeds door grotere zeehavengebonden bedrijven ingenomen terreinen blijven in privaat eigendom en zullen verder worden ingevuld door het betrokken bedrijf.
3. De secundaire havenweg tussen de Terdonkkaai (N474) en de R4-west zal worden aangelegd door de toekomstige terreinbeheerders en de Vlaamse overheid met name de Administratie Wegen en Verkeer.
4. Binnen het project Gentse kanaalzone zal een werkgroep met tenminste de betrokken gemeenten Evergem en Zelzate, het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent, de administratie waterwegen en zeewezen –afdeling Maritieme Toegang, de administratie wegen en verkeer Oost-Vlaanderen, de administratie ruimtelijke ordening een inrichtingsplan voor de ontwikkeling van het gehele gebied Rieme Noord inclusief de koppingsgebieden Klein Rusland West en Rieme Noord opmaken. Deze opdracht houdt onder meer in dat de economische en ontsluitingsaspecten en aspecten inzake toekomstig bedrijventerreinbeheer operationeel zullen worden gemaakt.

## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en bijkomende aanduidingen die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de ontwikkeling van het zeehaventerrein Rieme Noord noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones en de bijkomende aanduidingen steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:

1. Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven
2. zone voor buffer
3. Zone voor spoorinfrastructuur
4. zone voor secundaire havenweg


De aanduiding is:

1. bestaande pijpleiding
2. aan te leggen secundaire havenweg
3. aan te leggen ontsluitingsweg bedrijventerrein

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en bijkomende aanduiding worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**


Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.


Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven</b>	<p>De bestemming van dit gebied sluit aan bij de bestemming van de andere zeehaventerreinen in de Gentse zeehaven. Geheel binnen deze optie kan aansluitend bij het bestaande slibstort in het noordelijk deel een slibverwerkingsite worden ingeplant. Een ruime invullingsmogelijkheid en een grote mate van flexibiliteit voor een ontwikkeling op lange termijn kan hierdoor worden gegarandeerd zonder de gebondenheid met de zeehaven en de haveninfrastructuur en in het bijzonder de multimodale kwaliteiten van dit terrein te miskennen. Met deze bestemming worden de voorschriften van de zone voor ambachtelijke bedrijven en de zone voor industriële bedrijven uit het BPA opgeheven. De inhoudelijke opties die in het BPA stonden ten aanzien van bedrijvigheid blijven uiteraard dezelfde. De concrete inrichting van dit gebied voor economische activiteiten maakt met deze voorschriften een grotere flexibiliteit mogelijk zonder de basisideeën uit die ook in de voorschriften van het BPA stonden op de helling te zetten.</p> <p>Dienstverlenende bedrijven zoals bankagentschappen en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven worden in dit gebied niet toegelaten omwille van de beperkte omvang van het gehele terrein. Tankstations en specifieke industriële diensten (tankcleaning, herstel) behoren niet tot dienstverlenende bedrijven maar tot de zeehavenondersteunende regionale bedrijvigheid. Zoals elders in het zeehavengebied wordt geopteerd om de eventuele bedrijfswoningen in het bedrijfscomplex te integreren.</p>	<p>De bestemming voor zeehaven- en watergebonden activiteiten</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p><b>Artikel 2: zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven</b></p> <p>Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleverings-bedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven.</p>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>Om voor een samenhangende ontwikkeling van het gehele terrein te zorgen, kan de terreinbeheerder niet alleen een stedenbouwkundig inrichtingsrapport opmaken maar tevens voorafgaand aan een vergunningsaanvraag voor nieuw in te planten activiteiten de randvoorwaarden inzake ruimtelijke inrichting, het waterbeheer, de ecologische infrastructuur, de oriëntatie, het uitzicht van de gebouwen, ... aangeven via een eerder verkregen verkavelingsvergunning van de betrokken terreinen. Het artikel 101 § 2 DRO geeft hiervoor het juridisch kader.</p> <p>Belangrijke criteria bij de beoordeling van iedere aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning zijn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de verbeterde buffering naar het omliggende woongebied;</li> <li>- het zorgvuldig ruimtegebruik;</li> <li>- een kwaliteitsvolle aanleg van de bedrijfsgebouwen en terreinen waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke functionele invulling van ieder gebouw en/of terrein;</li> <li>- de aandacht voor ecologische infrastructuur; de Nota ecologische infrastructuur in de zeehaven zal daarbij het inhoudelijk kader bieden van waaruit de ecologische infrastructuur in dit deelgebied zal worden uitgetekend.</li> </ul> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Ook in dit gebied met een concentratie aan economische activiteiten, wordt een sterke relatie tussen het watersysteem en de ecologische infrastructuur uitgebouwd. Buffergrachten worden zodanig uitgevoerd dat zij deel kunnen uitmaken van de ecologische infrastructuur in het zeehavengebied. Zij worden daarom maximaal volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw uitgevoerd.</p> <p>Het watersysteem wordt steeds zo aangelegd dat er rekening houdend met de mogelijkheden van de bodemstructuur, maximaal wordt</p>	<p>Beoordeling van stedenbouwkundige aanvraag op basis van criteria als zorgvuldig ruimtegebruik, kwaliteitsvolle aanleg van terreinen en gebouwen, ecologische infrastructuur</p>	<p>Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt beoordeeld aan de hand van volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de verbeterde buffering naar het omliggende woongebied;</li> <li>• zorgvuldig ruimtegebruik met toepassing van de best beschikbare technieken;</li> <li>• een kwaliteitsvolle aanleg van het bedrijfsterrein en afwerking van de bedrijfsgebouwen weliswaar afgestemd op de functionele invulling;</li> <li>• de aandacht voor de permanente en de tijdelijke ecologische infrastructuur.</li> </ul> <p>Bij de aanleg van het terrein moet het waterbergend vermogen van het gebied zo veel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt.</p>



	<b>Niet verordenend</b>		<b>Verordenend</b>
<b>Titel zone</b>	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften</b>	<b>stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p>geïnfiltreerd en minimaal wordt afgevoerd. De terreinbeheerder zal voor het uittekenen van het watersysteem voor de nodige wetenschappelijke onderbouwing zorgen. De gehanteerde principes zullen concreet in de terreininrichting worden vertaald. Tevens zal de terreinbeheerder er voor zorgen dat de buffercapaciteit voor de afwatering van de verharde oppervlakken bij voorkeur wordt voorzien op het zeehaventerrein zelf.</p> <p>Specifieke ingrepen worden uitgewerkt om te voorzien in ruimte voor de opvang van verontreinigd bluswater en de opvang van verontreinigd water afkomstig van transportongevallen binnen het havengebied. Specifieke milieuvorwaarden met ruimtelijke consequenties zijn met name dat verharde oppervlakken worden uitgevoerd met een gesloten verharding om te vermijden dat verontreiniging doorsijpelt naar het grondwater en dat verharde oppervlakken van het afwateringssysteem worden gescheiden.</p> <p>Om het aantal bedrijfsaansluitingen op de secundaire havenweg te beperken en een zorgvuldiger ruimtegebruik te bekomen, wordt er naar gestreefd om de concessies minstens twee aan twee te ontsluiten.</p> <p>Inzake interne (strategische) reserves worden omwille van flexibiliteit en de lange termijnen van ontwikkeling richtinggevende cijfers gehanteerd. Bij zeehaven- en watergebonden activiteiten wordt als 'normaal' aanvaard dat een bedrijf 1/3 van de concessie in reserve houdt. Om de totale oppervlakte voor de interne reserves te beperken en ervoor te zorgen dat wat aan reserves wordt voorzien zo optimaal mogelijk gebruikt wordt, wordt er naar gestreefd om deze reserves te voorzien op of langs weerszijden van aan elkaar grenzende concessies. Op deze wijze kan door minstens twee bedrijven op termijn gebruik gemaakt worden van deze reserve.</p> <p>Conform het advies van de Windwerkgroep zullen de windturbines worden ingeplant op één lijn in parallel aan de aan te leggen secundaire havenweg. Omwille van de industriële bestemming van dit gebied kunnen binnen het stedenbouwkundig voorschrift voor deze zone</p>		



	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>steeds windturbines worden vergund.</p> <p>Ook de aanleg, de exploitatie en het onderhoud van pijpleidingen (met uitsluiting van doorgaande transportleidingen) is steeds mogelijk binnen het stedenbouwkundig voorschrift voor deze zone. Eventuele doorgaande transportleidingen zijn hetzij apart aangeduid, hetzij worden deze leidingen gebundeld met de secundaire havenweg aangelegd.</p> <p>De buffering van dit gebied naar zijn omgeving wordt verzorgd door de aanleg van groene buffers aan zuidelijke rand van het zeehaventerrein. Bij de concrete inrichting van dit terrein zal ook de inrichting van het koppelingsgebied Rieme Noord als buffer naar de woonkern Rieme worden bekeken.</p>		
<b>Zone voor buffer</b>	<p>Dit gebied omvat de bestaande bestemmingen voor buffers in het BPA Rieme Centrum delen A en C (zone 8 en zone 9). Deze bestemmingen zijn slechts gedeeltelijk gerealiseerd omwille van de particuliere tuinen en een landbouwbedrijf met huiskavel.</p> <p>Door de bufferbestemming evenwel opnieuw op te nemen en (verderop) aan te geven op welke wijze ze kan gerealiseerd worden zal de optie voor buffering gegarandeerd worden en zal zij deel gaan uitmaken van de buffering van het gehele zeehavengebied.</p> <p>Er is omwille van de nabije ligging van de woonkern Rieme geopteerd in een dichte, groene buffering te voorzien. Eventuele verhardingen en/of de aanleg van parkeerplaatsen zijn dan ook niet te verantwoorden. De aanleg van een aarden talud kan wel overwogen</p>	De bestemming en het beheer als bos	 <p><b>Artikel 3: zone voor buffer</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een bos waarbij dit gebied dienst doet als buffer.</p>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>worden. De concrete inrichting van deze buffer gebeurt aan de hand van een landschapsontwerp dat ook best ook bij de stedenbouwkundige aanvraag wordt gevoegd.</p> <p>Voor de onderdelen die reeds als een groene buffer zijn ingericht laat dit voorschrift het verder beheer er van toe.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Waar reeds bedrijvigheid (inclusief bedrijfswoning). voorkomt en de buffer niet is uitgevoerd, wordt de buffer aangelegd bij de stedenbouwkundige aanvraag voor een betekenisvolle uitbreiding van het aangrenzende bedrijf die wat aard en omvang de effectieve aanleg van de buffering verantwoordt.</p>	<p>Waar bedrijvigheid voorkomt, buffer aan te leggen bij relevante stedenbouwkundige aanvraag van het aangrenzende bedrijf. (inclusief bedrijfswoning)</p>	<p>Waar in de aangrenzende zone bedrijvigheid voorkomt en het bos niet is uitgevoerd, wordt bij de stedenbouwkundige aanvraag voor uitbreiding van het aangrenzende bedrijf het bos voor het gedeelte grenzend aan het bedrijf, aangelegd.</p>
<b>zone voor secundaire havenweg</b>	<p>In dit gebied kan de weg met alle bijbehorende voorzieningen fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen worden aangelegd of worden heringericht. Deze weg heeft als functie secundaire havenweg.</p> <p>Om op de havenweg de verbindingsfunctie tussen de economische gebieden Rieme-noord/Kuhlmannkaai en de R4 optimaal te kunnen realiseren, worden de volgende inrichtingsprincipes vooropgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een ontwerpsnelheid van 70km/uur;</li> </ul>	<p>De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weginfrastructuur.</p> <p>De inrichting als secundaire havenweg.</p>	 <p><b>Artikel 4: zone voor secundaire havenweg</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als secundaire havenweg.</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend stedenbouwkundige voorschriften
	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De aanwezigheid van vrijliggende fietspaden met aanleg conform het Vademecum Fietsvoorzieningen;</li> <li>• De mogelijkheid om trage havenvoertuigen in te halen;</li> <li>• In principe het behoud van het 2x1 profiel omwille van de beperkte breedte;</li> <li>• Voldoende brede rijstroken van minimum 3,5 meter breedte;</li> <li>• Het voorzien van maximaal twee toegangen per bedrijf;</li> <li>• Het voorzien van oriëntatiehavens op logische plaatsen en geen parkeerstroken;</li> <li>• Voldoende ruimte tussen de onderdelen met groenvoorzieningen zoals hoogstammen en groenbermen</li> <li>• Ruimte voor afwateringsgrachten.</li> </ul> <p>Voor het gewenst typeprofiel secundaire havenweg wordt verwezen naar het raamplan voor het onderliggende wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen.</p> <p>Dit gebied wordt ruim ingetekend om voldoende flexibiliteit bij de tractering, de inrichting en de buffering naar de Puinenstraat te houden. De overblijvende delen aan de zuidelijke zijde van de nieuw aan te leggen weg en zijn aanhorigheden, zullen in functie van de leefbaarheid in de Puinenstraat en de woonomgeving worden ingericht als een dichte, groene buffer. De overblijvende delen aan de noordelijke zijde van de nieuw aan te leggen weg en zijn aanhorigheden kunnen deel uitmaken van het aangrenzende bedrijfsterrein.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>De voor de weg niet ingenomen terreinen bestemmen voor dichte, groene buffer (zuidzijde) en voor aangrenzend bedrijfsterrein (noordzijde)</p>	<p>De gronden ten zuiden van de gerealiseerde secundaire havenweg en zijn aanhorigheden worden bestemd voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van een dichte, groene buffer naar de Puinenstraat.</p> <p>De gronden ten noorden van de gerealiseerde secundaire havenweg en zijn aanhorigheden worden bestemd als zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven waarop de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 2 op van toepassing zijn.</p>

<p><b>zone voor spoorinfrastructuur</b></p>	<p>In dit gebied ligt de bestaande goederenlijn 55 Gent-Zelzate – Sas van Gent. Vanuit deze zone kunnen tevens aftakkingen worden gemaakt naar de bedrijfsterreinen op Rieme Noord.</p>	<p>De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorinfrastructuur</p>	 <p><b>Artikel 5: zone voor spoorinfrastructuur</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorinfrastructuur.</p>
<p><b>Aan te leggen secundaire havenweg</b></p>	<p>De aanleg van de secundaire havenweg is essentieel voor de ontwikkeling van het gehele gebied Rieme Noord. De weg zal niet alleen de rechtstreekse ontsluiting van de bedrijven moeten verzorgen maar tevens de verbinding geven van de R4-west naar de bedrijvencusters op de linkerkanaaloever via de Bombardementstraat en de nieuwe weg aan het park Rieme Oost.</p> <p>Omdat de juiste tracering van de weg en de aansluiting op de R4-west bepaald wordt door de inrichting van het zeehaventerrein Rieme Noord en het regionaal bedrijventerrein Rieme Noord, wordt hier een symbolische aanduiding gegeven. De aansluiting zal zeker moeten gebeuren op de Bombardementstraat waardoor dit aansluitpunt hier in het plan is opgenomen.</p> <p>Om op de secundaire havenweg de verbindingsfunctie tussen de economische gebieden Rieme-noord/Kuhlmannkaai en de R4 optimaal te kunnen realiseren, worden de volgende ruimtelijke inrichtingsprincipes vooropgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een ontwerpsnelheid van 70km/uur;</li> <li>• De aanwezigheid van vrijliggende fietspaden met aanleg conform het Vademecum Fietsvoorzieningen;</li> </ul>	<p>Het vastleggen van de symbolische aanduiding</p> <p>De inrichting als secundaire havenweg</p>	 <p><b>Artikel 6: aan te leggen secundaire havenweg</b></p> <p>Waar een aan te leggen secundaire weg is aangegeven, kan weginfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd. De aanduiding geeft louter op symbolische wijze de wegverbinding tussen begin- en eindpunt aan.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als secundaire havenweg.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De mogelijkheid om trage havenvoertuigen in te halen;</li> <li>• In principe het behoud van het 2x1 profiel omwille van de beperkte breedte;</li> <li>• Voldoende brede rijstroken van minimum 3,5 meter breedte;</li> <li>• Het voorzien van maximaal twee toegangen per bedrijf;</li> <li>• Het voorzien van oriëntatiehavens op logische plaatsen en geen parkeerstroken;</li> <li>• Voldoende ruimte tussen de onderdelen met groenvoorzieningen zoals hoogstammen en groenbermen</li> <li>• Ruimte voor afwateringsgrachten.</li> </ul> <p>Voor het gewenst typeprofiel secundaire havenweg wordt verwezen naar het raamplan voor het onderliggende wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen.</p>		
<p><b>Aan te leggen ontsluiting bedrijventerrein</b></p>	<p>De huidige verkeersafwikkeling van het bedrijf Mervielde gebeurt nu via de Monumentstraat naar de Riemssesteeweg, waardoor de omliggende woonstraten wordt belast met aan- en afrijdende vrachtwagens. De aanleg van de ontsluitingsweg is essentieel om de dorpskern van Rieme te ontlasten van het doorgaand vrachtverkeer van het bedrijf Mervielde.</p> <p>Deze weg sluit aan op de zone voor secundaire havenweg.</p>	<p>Het vastleggen van de symbolische aanduiding</p> <p>De inrichting als ontsluitingsweg bedrijventerrein</p>	<div data-bbox="1615 691 1879 820" style="text-align: center;"> </div> <p><b>Artikel 41: Aan te leggen ontsluitingsweg voor bedrijventerrein</b></p> <p>Dit gebied is bestemd voor de aanleg van een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. De aanduiding geeft louter op symbolische wijze de wegverbinding tussen begin- en eindpunt aan.</p> <p>Alle werken, handelingen en constructies in functie van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn toegelaten.</p>

<p><b>bestaande pijpleiding</b></p>	<p>Bestaande ondergrondse leidingen doorkruisen vandaag dit gebied. Deze stroken zijn op het gewestplan vastgelegd. Om enerzijds te voorkomen dat in dit economisch gebied nog bijkomend leidingen worden aangelegd en om anderzijds het mogelijk te maken dat de bestaande leidingen worden geëxploiteerd, worden onderhouden en beheerd, is het stedenbouwkundig voorschrift hiervoor specifiek uitgewerkt. Nieuwe ondergrondse en bovengrondse leidingen worden afgeleid naar de zone voor de secundaire havenweg waar zij gebundeld met de infrastructuur kunnen worden aangelegd.</p>	<p>Het vastleggen van de aanwezige pijpleidingen in functie van onderhoud en beheer.</p>	<div data-bbox="1621 256 1845 373" data-label="Image"> </div> <p><b>Artikel 7: bestaande pijpleiding</b></p> <p>Waar een bestaande pijpleiding is aangegeven, is het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de aanwezige ondergrondse pijpleidingen toegelaten.</p>
-------------------------------------	--	--	--

## 5.1.2 Deelgebied 2: koppelingsgebied Klein Rusland Oost

### A Ruimtelijke situering

Dit gebied situeert zich ten oosten van de wijk Klein-Rusland op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen, ten noorden en ten zuiden van de autosnelweg A11/N49 (Zeebrugge-Antwerpen). Het terrein bestaat uit twee delen die van elkaar worden gescheiden door de spooronderdoorgang en de lokale wegenis tussen Klein Rusland en de Beneluxlaan (= kanaaloeverweg).

Het zuidelijke deel is volledig ingesloten door de kanaaloeverweg, de spoorweg Gent-Zelzate-Sas van Gent, de spooronderdoorgang met lokale wegenis en de bedrijfsinstallaties van Rhodia Chemie. Het is een geïsoleerd, braakliggend, deels bebost terrein – voormalig stort – van ca. 10 ha met een overwegend ruige en lage struweelachtige begroeiing. Het terrein is eigendom van het bedrijf Rhodia Chemie/Sofertite.

Het noordelijke deel ligt ingesloten tussen de kanaaloeverweg, de Tweede Gidsenlaan, en de spoorlijn Gent-Zelzate-Sas van Gent en de zuidelijke grens van het spooreplacement. Dit deel is aan de straatzijde ingericht als park. Het achterin gelegen terrein is verruigd. Het terrein is deels openbaar domein en deels spoorweigeigendom.

### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Gegevens in verband met het bestaande bedrijf

Naam bedrijf	Rhodia Chemie
Adres	Kuhlmanlaan Rieme - Evergem
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van de volgende percelen in dit gebied: v660 en t660
stedenbouwkundige vergunningen	Het bedrijf beschikt over de volgende stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd door de gemeente Evergem op nummers: 1989/9158, 1987/8359, 1981/6165, 1974/22594, 1972/22350, 1964/2154, 1997/13512, 1992/10480, 1991/10274, 1991/10275, 1979/5590, 1977/4597, 1977/4881, 1977/4726, 1976/4613, 1967/21841, 1959/21068
milieuvergunningen	Het bedrijf beschikt over ARAB-vergunningen, milieuvergunningen, lozingsvergunningen en de afvalstoffenvergunningen voor het gipsstort op het dossiernummer 44021/8/1/A/...
veiligheidsrapport	Het bedrijf is een hoge drempel Sevesobedrijf. Datum veiligheidsrapport en geldigheidsduur niet bekend

#### B.2. Juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijziging van 28 oktober 1998 is hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	geen

Beschermd monument	geen
Beschermd landschap	geen
Beschermd dorpsgezicht	geen
Vogelrichtlijngebied	geen
Verkavelingsvergunning	geen

### **B.3. Planningscontext**

Onderzoek kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten voor de leefbaarheid van de dorpskernen (januari 1999) – opdrachtgever provincie Oost-Vlaanderen	Zie bijlagen
Uitvoeringsproject Landschapsopbouw – opmaak landschapsconcepten en inrichtingsconcepten (juli 1999) – opdrachtgever AROHM – Afdeling Ruimtelijke Planning	Zie bijlagen
Rapport – Inrichting vijf koppelingsgebieden met bedrijven in de Gentse kanaalzone (2002-2003)	Zie bijlagen

## **C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing**

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor dit koppelingsgebied de volgende elementen structuurbepalend:

- De beboste dekzandrug Maldegem-Stekene die ter hoogte van de kanaalzone door infrastructuren, bebouwing en bedrijvigheid sterk versneden is;
- De wijk Klein-Rusland als onderdeel van de kern van Zelzate;
- Het bedrijf Rhodia Chemie dat deel uitmaakt van de industriële bedrijvigheid in het noordelijke deel van de kanaalzone;
- Het kanaal dat op deze plaats vooral een verbindende functie heeft;

Ten aanzien van dit koppelingsgebied zijn volgende elementen structuurbepalend:

- De kanaaloeverweg (Beneluxlaan) die de verbindingen tussen de havenbedrijven en de ontsluiting naar de R4-west verzorgt;
- De spoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent die voor de havenbedrijven de ontsluiting naar het hinterland verzorgt;
- De metershoge afvalgipsberg van Rhodia vlak naast de wijk Klein-Rusland;
- De toegangsweg vanaf de kanaaloeverweg tot de Tweede Gidsenlaan (inclusief het onoverzichtelijk kruispunt);
- Het noordelijke ruig begroeide restgebied, afgesloten van Debbautshoek, en in tweeën gesneden door de spoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent.

Het koppelingsgebied bestaat uit twee delen die van elkaar worden gescheiden door de spooronderdoorgang tussen Klein Rusland en de Beneluxlaan. Deze gebieden worden begrensd als volgt:

- In het noorden door de perceelsgrens tussen Tweede Gidsenlaan en de Beneluxlaan (tevens de grens van het zeehavengebied). Hierdoor wordt het overgangsgebied tussen de twee woonwijken - Klein Rusland en Debbautshoek - met respect voor de reservatiestrook langs de N49 mee bij het koppelingsgebied betrokken om zo de toegang tot het park optimaal en als een geheel te kunnen ordenen en inrichten.
- In het oosten door de Beneluxlaan;



- In het westen door de woonwijk Klein-Rusland met de A. De Clercqlaan en tevens de grens van het zeehavengebied;
- In het zuiden door de voet van de gipsberg, de bestaande zuiveringsinstallaties, de noodaggregaat en de verbindingsweg op het bedrijfsterrein van Rhodia Chemie. Hier is de grens de gewestplanbestemming ‘koppelingsgebied type I’ grotendeels behouden. Deze legt de reservatiestrook voor de verflauwing van de kanaalbocht en bijhorende verlegging van de kanaaloeverweg volledig buiten het bedrijfsterrein. Ze plaatst ook de ruimte tussen spoor en gipsberg mee in het bedrijfsterrein waardoor vernieuwing, efficiëntere organisatie en uitbreiding van de bestaande bedrijfsinstallaties alsook benutting voor andere bedrijfsactiviteiten na afwerking van het saneringsproject van de gipsberg aldaar mogelijk worden. En ze neemt het buffergebied tussen woonwijk en gipsberg en lagere delen van de hellingen van de gipsberg mee in het koppelingsgebied op zodat ook hier na afwerking van het saneringsproject van de gipsberg een meer actieve landschapontwikkeling en inschakeling in het park gestimuleerd wordt. De toegang naar de noodaggregaat naast de woonwijk en de spoorweg blijft ook in dit koppelingsgebied gegarandeerd.

## **D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

Het koppelingsgebied Klein-Rusland-oost ontwikkelt tot een voor de linkeroever van Zelzate natuurlijk park. De bufferende functie voor Klein-Rusland vormt een belangrijk onderdeel door het voorzien van een park en een bosbuffer.

De meerwaarde van het koppelingsgebied voor Klein-Rusland is een sterke en blijvende opwaardering van de leefomgeving zowel visueel, naar recreatieve mogelijkheden, naar afscherming en filtering van hinder als naar het doorbreken van zijn isolement. Aanvullend biedt het ook ontspanningsmogelijkheden op wandel- en fietsafstand voor de werknemers.

De mogelijkheden voor andersoortig gezamenlijk gebruik en medegebruik van het koppelingsgebied zijn beperkt. Aan andere infrastructuren (sportvelden of -installaties, gemeenschapsvoorzieningen, bedrijfskantoren, gemeenschappelijke bruikbare parkeerinfrastructuur,...) is momenteel geen gekende behoefte en zijn er elders in de omgeving beter gesitueerde mogelijkheden. Dergelijke functies worden dus niet voorzien.

Voor het bedrijf Rhodia betekent het een aantrekkelijke wand voor toekomstige nieuwe bedrijfseenheden en –meer dan waarschijnlijk– vermindering van de milieuhinder. Na sanering van de gronden tussen spoor en kanaal wordt hier bedrijvigheid voorzien. Om deze uiterst waardevolle terreinen voor te behouden voor economische activiteiten die de aanwezige infrastructuur optimaal gebruiken, worden hier uitsluitend zeehaven- en watergebonden bedrijven ingeplant. Aansluitend bij het zeehaventerrein en de infrastructuurbundel wordt een efficiënte en aaneensluitende buffer met een bebost karakter van 100 meter breedte uitgebouwd om de wijk Klein-Rusland van de havenactiviteiten af te scherpen.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### **Een verzorgde wand met bedrijfsactiviteiten naar het park**

Het bedrijfsterrein wordt met nieuwe bedrijfsactiviteiten afgewerkt. Deze geven het geheel een verzorgde wand naar het park. Door de opname van de restgronden en de bestaande pompinstallaties tussen de spoorweg en de gipsberg in het bedrijfsterrein is een meer efficiënte bedrijfsvoering mogelijk en ontstaat een meer compact bedrijfsterrein.

De toegang tot het noodaggregaat naast de woonwijk en de spoorweg blijft gegarandeerd. De toegang tot de gipsberg kan maximaal in het zeehavengebied worden voorzien.

## **Meer samenhang tussen de wijk Klein Rusland en de gipsberg**

Eenzelfde inrichting van het bos wordt ook doorgetrokken in de meest versnipperde delen van de inkomzone van Klein-Rusland en in de strook naast de gipsberg tegen de woonwijk aan. De flanken van de gipsberg sluiten er met een lage struikbegroeiing (cfr. landschapsconcept voor de kanaalzone) op aan. De uitloper van het bos in de strook naast de gipsberg wordt toegankelijk vanaf het Koophandelsplein en sluit aan op een wandelcircuit naar een eventueel in te richten tweede uitkijkpunt op de lagere delen van de afgewerkte oostelijke hellingen van de gipsberg. De afwateringsinstallaties zijn in dit bos geïntegreerd. De zone tussen de gipsberg en het spoor zijn bereikbaar vanuit het bedrijfsterrein en creëren ontspanningsmogelijkheden voor de werknemers.

### **E Maatregelen ter realisatie**

Voor de realisatie van de opties in dit deelgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. Voorafgaand aan de inrichting als zeehaven- en watergebonden bedrijventerrein zal het verantwoordelijke bedrijf de sanering of de afscherming van de historisch vervuilde gronden conform de wettelijke bepalingen uitvoeren. Hiervoor kan een financiële constructie met geïnteresseerde saneerders en ontwikkelaars van het braakliggende terrein met grondafstand en recuperatie van saneringskosten door uitgifte van bedrijfsgronden worden opgezet.
2. De ontwikkeling tot een natuurlijk park maakt voorwerp uit van een gedetailleerde inrichtingsstudie binnen het Project Gentse Kanaalzone. Hierin worden recreatieve, landschappelijke, esthetische, ecologische elementen uitgewerkt en worden de uitvoeringsmaatregelen en het beheer vastgelegd. Ook gebeurt onderzoek naar de toegankelijkheid van het gebied. In functie van de afstandsnormen van Seveso-bedrijven en het publieke karakter van het park is er bilateraal overleg nodig met Aminimal – cel Veiligheid. De Vlaamse Landmaatschappij kan instaan voor de uitwerking en de uitvoering van deze inrichtingsstudie.
3. Het beheer van de publiek toegankelijke delen kan worden opgenomen door de gemeente Zelzate.

### **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de effectieve inrichting van het koppingsgebied Klein-Rusland Oost noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van de zones steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:


1. zone voor park Klein Rusland
2. zone voor lokale weg
3. zone voor spoorinfrastructuur
4. reservatiezone voor waterweginfrastructuur
5. reservatiezone voor infrastructuur
6. zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven
7. zone voor bos
8. aan te leggen ontsluitingsweg


De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en aanduiding worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.


## **G      Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**


Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<p><b>Zone voor park Klein Rusland</b></p>	<p>In dit gebied wordt geopteerd voor de ontwikkeling van een natuurlijk park met een uitdrukkelijk bufferende functie als schakel in de beboste stuifzandrug Maldegem-Stekene. In dit (natuurlijk) park kunnen beperkte vormen van recreatieve infrastructuren (zoals houtconstructies voor een stukje avontuurlijk speelbos, een fit-o-meter, een mountainbike-parcours, enkele rustbanken en/of schuilplekken, een beperkte verharde wandelweg voor personen met een verminderde beweeglijkheid) worden ingebracht.</p> <p>Na de bodemsanering ontwikkelt het gebied zich via een natuurgericht beheer tot een gemengd bos, binnen een strakke landschappelijke en padenstructuur. Werken in functie van de waterinfiltratie zijn omwille van de bodemstructuur van de stuifzandrug, wenselijk en worden conform de principes van de natuurtechnische milieubouw uitgevoerd.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Het is aangewezen een nota met een gedetailleerde inrichting van het park op te maken waarin de samenhang tussen de verschillende elementen conform de visie en de krachtlijnen op het gebied, wordt uitgewerkt.</p>	<p>Bestemming van de specifieke aspecten van het park Klein Rusland.</p> <p>Mogelijk maken van natuurontwikkeling, bosontwikkeling, natuureducatie en laagdynamische dagrecreatieve voorzieningen</p>	<div data-bbox="1592 432 1823 555" data-label="Image"> </div> <p><b>Artikel 8: zone voor park Klein Rusland</b>  Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur- en landschapswaarden.  Binnen dit parkgebied Klein - Rusland zijn natuurbehoud, landschapszorg, bosbouw, natuureducatieve en laagdynamische dagrecreatieve activiteiten (enkel niet lawaaijerige sporten) en integraal waterbeheer nevensgeschikte functies.</p> <p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen zijn vergunbaar of toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en landschapswaarden;</li> <li>- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie, recreatief en/ of socio-cultureel medegebruik;</li> </ul>

Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd recreatief medegebruik;</li> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;</li> </ul> <p>Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p>
<b>Zone voor lokale weg</b>	Dit gebied is vandaag ingericht als toegangsweg voor de wijk Klein Rusland vanuit de kanaaloverweg. Deze weg heeft	De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weginfrastructuur	 <p><b>Artikel 9: zone voor lokale weg</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets- en voetpaden</p>

Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>aldus een lokale functie.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Het voorschrift laat alle ingrepen aan deze lokale weg toe maar verhindert de verdere uitbreiding en heraanleg van de bestaande bovengrondse baggersleiding.</p>	<p>en de hier mee samenhangende nutsvoorzieningen.</p> <p>De inrichting als lokale weg.</p>	<p>en nutsvoorzieningen.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als lokale weg.</p>
<p><b>Zone voor spoorinfrastructuur</b></p>	<p>In dit gebied is de bestaande spoorlijn 55 Gent-Zelzate – Sas van Gent gelegen. Dit trace is aangeduid op het gewestplan en in dit ruimtelijk uitvoeringsplan opnieuw opgenomen.</p>	<p>De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorinfrastructuur</p>	 <p><b><u>Artikel 5: zone voor spoorinfrastructuur</u></b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorinfrastructuur.</p>

<p><b>Reservatiezone voor infrastructuur</b></p>	<p>De reservatiezone moet de aanleg van pijpleidingen en bijbehorende infrastructuur en een eventuele spoorverbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen onder het kanaal strak gebundeld met de autosnelweg A11/N49 mogelijk maken. De mogelijkheden voor deze spoorverbinding zullen verder worden onderzocht rekening houdend met de bestaande woningen in de wijk Klein Rusland en de ligging van de bestaande tunnelkoker en bestaande ondergrondse transportleidingen. Dit reservatiegebied is reeds aangeduid op het gewestplan met een breedte van 125m uit de as van de weg en wordt opnieuw in dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen.</p>	<p>De reservatie voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van ondergrondse pijpleidinginfrastructuur en spoorinfrastructuur</p>	 <p><b>Artikel 10: reservatiezone voor infrastructuur</b></p> <p>Het gebied wordt gereserveerd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van ondergrondse pijpleidinginfrastructuur en spoorinfrastructuur.</p>
--	---	---	---

<p><b>Reservatiezone voor waterwegeninfrastructuur</b></p>	<p>De reservatiezone moet het verbreden van het kanaal en de verlegging van de kanaaloeverweg, alsook de bijbehorende werken toelaten.</p> <p>Op basis van de vandaag gekende gegevens inzake de nautische toegang bedraagt de perimeter van de reservatiestrook maximaal 40 meter.</p> <p>De terreinen in dit gebied worden evenwel niet bebouwd om de latere verbreding niet te hypothekeren.</p> <p>De beslissing voor de verbreding zal in de eerste plaats worden genomen vanuit haveneconomisch en financieel oogpunt. Vanuit ruimtelijk oogpunt wijzigt de aard van de activiteiten en de globale inrichting van het koppelingsgebied niet fundamenteel bij het al dan niet verbreden van het kanaal. Om die reden wordt de mogelijke verbreding niet afhankelijk gemaakt van een wijziging van dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Indien wordt geopteerd de verbreding van het kanaal niet aan te leggen, wordt het gebied deels onderdeel van het park Klein Rusland en deels bedrijventerrein.</p>	<p>De reservatie voor de aanleg en de exploitatie van de verbreding van het kanaal.</p> <p>Mogelijk maken van de verlegging van de kanaaloeverweg na de verbreding.</p> <p>Het voor andere activiteiten bouwvrij houden in functie van de verbreding van het kanaal en het mogelijk maken van tijdelijke infrastructuurwerken en voorbereidende werken.</p> <p>De bestemming bij het niet aanleggen van het dok en de modaliteit om de reservatie op te heffen.</p>	 <p><b>Artikel 11: reservatiezone voor waterwegeninfrastructuur</b></p> <p>Het gebied wordt gereserveerd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van waterwegeninfrastructuur.</p> <p>Ook de aanleg, het beheer en de exploitatie van de verlegde kanaaloeverweg en de verlegde hoogspanningsleidingen is toegelaten.</p> <p>Het gebied kan niet voor andere activiteiten worden bebouwd. Werken en handelingen ter voorbereiding van de verbreding van het kanaal en voor tijdelijke weg- en pijpleidinginfrastructuur en ecologische infrastructuur zijn toegelaten.</p> <p>Indien de Vlaamse regering beslist om de aanleg van de nieuwe waterwegeninfrastructuur niet te realiseren, kunnen de gebieden worden ontwikkeld conform de onderliggende bestemmingen.</p>
--	---	---	--



<p><b>Zone voor zeehavengebonden- en watergebonden bedrijven</b></p>	<p>De bestemming van dit gebied sluit aan bij de bestemming van de andere zeehaventerreinen in de Gentse zeehaven en bij de site van Rhodia chemie.</p> <p>Dienstverlenende bedrijven zoals bankagentschappen en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven worden in dit gebied niet toegelaten omwille van de beperkte omvang van het gehele terrein. Het bedrijfsterrein wordt met nieuwe bedrijfsactiviteiten afgewerkt. Deze geven het geheel een verzorgde wand naar het park. Tankstations en specifieke industriële diensten (tankcleaning, herstel) behoren niet tot dienstverlenende bedrijven maar tot de zeehavenondersteunende regionale bedrijvigheid</p> <p>Belangrijke criteria bij de beoordeling van iedere aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning zijn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de verbeterde buffering naar het omliggende woongebied;</li> <li>- het zorgvuldig ruimtegebruik;</li> <li>- een kwaliteitsvolle aanleg van de bedrijfsgebouwen en terreinen waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke functionele invulling van ieder gebouw en/of terrein;</li> <li>- de aandacht voor ecologische infrastructuur; de Nota ecologische infrastructuur in de zeehaven zal daarbij het inhoudelijk kader bieden van waaruit de ecologische infrastructuur in dit deelgebied zal worden uitgetekend.</li> </ul> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol</p>	<p>De bestemming voor zeehaven- en watergebonden activiteiten</p> <p>Beoordeling van stedenbouwkundige aanvraag op basis van criteria als zorgvuldig ruimtegebruik, kwaliteitsvolle aanleg van terreinen en gebouwen, ecologische infrastructuur</p>	<div data-bbox="1592 277 1823 395" style="background-color: #FF00FF; border: 2px solid black; text-align: center; width: 100px; height: 70px; margin-bottom: 10px;"> <span style="font-size: 48px; font-weight: bold; color: black;">Z</span> </div> <p><b>Artikel 2: zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven</b></p> <p>Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleveringsbedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven.</p> <p>Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt beoordeeld aan de hand van volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de verbeterde buffering naar het omliggende woongebied;</li> <li>• zorgvuldig ruimtegebruik met toepassing van de best beschikbare technieken;</li> <li>• een kwaliteitsvolle aanleg van het bedrijfsterrein en afwerking van de bedrijfsgebouwen weliswaar afgestemd op de functionele invulling;</li> <li>• de aandacht voor de permanente en de tijdelijke ecologische infrastructuur.</li> </ul>
--	--	--	--

	<p>beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Het watersysteem wordt steeds zo aangelegd dat er rekening houdend met de mogelijkheden van de bodemstructuur, maximaal wordt geïnfiltrerd en minimaal wordt afgevoerd. De terreinbeheerder zal voor het uittekenen van het watersysteem voor de nodige wetenschappelijke onderbouwing zorgen. De gehanteerde principes zullen concreet in de terreininrichting worden vertaald. Tevens zal de terreinbeheerder er voor zorgen dat de buffercapaciteit voor de afwatering van de verharde oppervlakken bij voorkeur wordt voorzien op het zeehaventerrein zelf.</p>		<p>Bij de aanleg van het terrein moet het waterbergend vermogen van het gebied zo veel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt.</p>
<p><b>Zone voor bos</b></p>	<p>De inrichting van deze zone zal de visuele en akoestische hinder die uitgaat van het bedrijventerrein naar de woningen in Klein-Rusland beperken. Om hiervoor een afdoende afscherming te bekomen, wordt dit gebied dicht bebost.</p> <p>De landschappelijke aanleg van het bos gebeurt op zo'n manier dat het bos de verbindende schakel vormt tussen de voorziene parkgebieden ten noorden en ten westen van de buffer.</p> <p>In de aanleg van de bosbuffer (100 meter) kan ook de voorziene infrastructuur voor de langzaam verkeersverbindingen worden geïntegreerd.</p> <p>Na de sanering van de gronden zal de ontwikkeling van dit bosgebied zal gelijke tred houden met de ontwikkeling van het zeehaventerrein zonder exacte tijdshorizonten voorop te stellen. In ieder geval is het bos aangelegd vooraleer het onmiddellijk aangrenzende zeehaventerrein voor economische activiteiten in gebruik wordt genomen.</p>	<p>De bestemming als boszone met bufferende functie</p> <p>Ontwikkeling van een zone voor bos voorafgaand aan de uitbouw van het aangrenzende zeehaventerrein</p>	<div data-bbox="1588 612 1823 732" data-label="Image"> </div> <p><b>Artikel 69: Zone voor bos</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een bos.</p> <p>De aanleg van het bos gebeurt voorafgaand aan de ingebruikname van het onmiddellijk aangrenzende gedeelte van het zeehaventerrein.</p>

	Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.		
<b>Aan te leggen ontsluiting bedrijventerrein</b>	<p>De toegang tot het bedrijfsterrein (en de gronden van het bedrijf Rhodia Chemie ) moet voor exploitatie en onderhoud van een noodaggregaat en voor de veiligheidsdiensten gevrijwaard worden. Om dit mogelijk te maken, wordt voorzien in een ontsluitingsweg.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>Het vastleggen van de symbolische aanduiding</p> <p>De inrichting als ontsluitingsweg bedrijventerrein</p>	<div data-bbox="1592 368 1854 496" data-label="Image"> </div> <p><b>Artikel 41: aan te leggen ontsluitingsweg voor bedrijventerrein</b></p> <p>Dit gebied is bestemd voor de aanleg van een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein.</p> <p>Alle werken, handelingen en constructies in functie van de aanleg van de ontsluitingsweg zijn toegelaten.</p>

## 5.2 Omgeving Kluizendok

### 5.2.1 Deelgebied 3: zeehaventerrein Kluizendok en koppellingsgebieden Rieme Zuid, Rieme Oost en Doornzele Noord

#### A Ruimtelijke situering

Dit deelgebied - gelegen tussen de woonkernen Rieme en Doornzele op de linkerkanaaloever - omvat het zeehaventerrein Kluizendok met aansluitend de koppellingsgebieden Rieme Zuid en Rieme Oost in het noorden en het koppellingsgebied Doornzele Noord in het zuiden.

Het zeehaventerrein Kluizendok bevat de gronden voor de zeehaven- en watergebonden activiteiten rond het gedeeltelijk nog te graven Kluizendok. Het meest oostelijke deel van dit ca 500 ha groot gebied is reeds in ontwikkeling. Parallel aan het kanaal is een kaaimuur en kaaivlak gebouwd en de werken voor de bouw van de eerste fase van het dok zijn aan de gang. De terreinen rond de reeds gebouwde kaaimuren worden opgehoogd met de grond afkomstig uit het dok. In het westelijk deel van het zeehaventerrein bevinden zich drie kleine gehuchten - Hultjen, Zandeken en Lage Avrije - met in totaal ca. 110 woningen, kleine bedrijven en landbouwzetels. De gronden rond deze gehuchten zijn grotendeels in gebruik voor land- en tuinbouw. De onteigeningsprocedure met de verwerving van de percelen is aan de gang. De initiatiefnemer – de Administratie Waterwegen en Zeewezen - voorziet dat de terreinophoging voor het gehele gebied is afgerond einde 2009.

Het koppellingsgebied Rieme Zuid vormt het overgangsgebied tussen de woonkern van Rieme in het noorden en het nog te ontwikkelen zeehaventerrein Kluizendok in het zuiden. De R4-west (J. Parijslaan) vormt de westelijke grens van het gebied. In het oosten sluit dit gebied aan op het koppellingsgebied Rieme Oost aan het kanaal. Het gebied heeft een oppervlakte van ca 100 ha en is vandaag grotendeels in gebruik voor landbouwactiviteiten.

Het koppellingsgebied Rieme Oost situeert zich aan het oostelijk uiteinde van het straatdorp Rieme op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. De oostelijke grens wordt gevormd door de kanaaloeverweg Kuhlmannkaai – Riemekaai - Terdonkkaai en de zuidelijke grens door de Avrijevaart en het zeehavengebied met de bedrijfsterreinen van Desimpel/De Jaegher. Vanop de ooststrand van het gebied heeft men een zicht op het staalcomplex Sidmar op de rechterkanaaloever.

Het gebied strekt zich uit aan weerszijden van de Dordrechtstraat: het noordelijk deel is extensief gebruikt grasland in eigendom van Total; het zuidelijk deel is grotendeels verhard en deels bebouwd met bedrijfsgebouwen en een dienstgebouw van de Administratie Waterwegen en Zeewezen en is in eigendom van Fabrieken Desimpel, De Jaegher en de Vlaamse overheid.

Het koppellingsgebied Doornzele Noord vormt het overgangsgebied tussen de woonkern van Doornzele in het zuiden en het nog te ontwikkelen zeehaventerrein Kluizendok in het noorden. De R4-west (J. Parijslaan) vormt de westelijke grens van het gebied en het kanaal de oostelijke grens. Het gebied heeft een oppervlakte van ca 105 ha en is vandaag grotendeels in gebruik voor landbouwactiviteiten.

#### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

## B.1. Gegevens in verband met de bestaande bedrijven

Naam bedrijf	Total – smeermiddelenfabriek
Adres	Bombardementstraat Rieme Evergem
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van het volgende perceel in dit gebied: 69h4
stedenbouwkundige vergunningen	Het bedrijf beschikt over de volgende stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd door de gemeente Evergem op nummers 2000/14929,1993/11276,1991/10103, 1991/9908,1988/8786,1987/8388, 1986/8144,1986/8145,1986/7926, 1986/7848,1985/7709,1985/7662, 1985/7451,1985/7452,1984/7098, 1981/6036,1980/5885,1980/5886  1980/5786,1980/5673,1979/5620, 1978/4926,1979/5464,1975/22796, 1974/22652,1973/22536,1972/22378, 1970/22222,1966/21710,1965/21601, 1965/21602,2002/16037,1947/2107, 1998/14085,1998/14086,1995/12414, 1996/12555,2001/15412,1989/9100, 2001/15568,1945/212,2000/15295, 1998/14116,1998/13947,1984/7283, 2002/15856,2003/16622
milieuvergunningen	Het bedrijf beschikt over de nodige ARAB en milieuvergunningen tot 10 oktober 2010 op dossiernummer 82/44019/162/1/A/...

Naam bedrijf	Fabrieken Desimpel – bouwmaterialen (vandaag zijn deze bedrijfsactiviteiten stopgezet)
Adres	Dordrechtstraat Rieme-Evergem
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van het volgende perceel in dit gebied: 84 x
stedenbouwkundige vergunningen	Het bedrijf (Steenfabriek) beschikt over de volgende stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd door de gemeente Evergem op nummer 1950/2352 en 1994/11411
milieuvergunningen	Het bedrijf (genoemd Gent Steenfabriek) beschikt niet meer over de nodige milieuvergunningen.

Naam bedrijf	De Jaegher – bouwmaterialen
Adres	Terdonkkaai , Gent (Rieme – Evergem)
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van de volgende percelen in dit gebied: 84b2, 84c2, 84d2
stedenbouwkundige vergunningen	Het bedrijf beschikt over de volgende stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd door de Stad Gent op nummer ...
milieuvergunningen	Het bedrijf beschikt over de nodige milieuvergunning tot 31 augustus 2011 voor Zandgroeve met kraan van 100kW voor dieselmotor

Naam bedrijf	Sanders Agro – veevoederproductie
Adres	Terdonkkaai Gent
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van het volgende perceel in dit gebied: 581p3
stedenbouwkundige vergunningen	Het bedrijf is behoorlijk vergund en er is bij AROHM geen kennis van eventuele processen-verbaal.
Planologisch attest	Stad Gent heeft op 9/10/2003 een positief planologisch attest afgeleverd voor het uitbouwen van de fabriek voor de productie van petfood (hondenvoeding).
milieuvergunningen	Het bedrijf beschikt over een milieuvergunning tot 2022 en verklaart dat er geen vervuiling is van de bodem en dat er gedurende tientallen jaren geen enkele klacht vanwege omwonenden over de activiteiten is geformuleerd, zodat wordt gesteld dat het bedrijf slechts een minieme hinder, eigen aan de productie heeft.  Dossiernummer 82/44021/552/1/A/1

## B.2. Relevant juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijziging van 28 oktober 1998 is hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	Het BPA Rieme Centrum deel A (MB 11.03.1996) grenst aan de koppelingsgebieden Rieme Zuid en Rieme Oost. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen. Het BPA Doornzeelsestraat (MB 04.03.2004) grenst aan de woonkern van Doornzele.
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	Doornzele Dries (MB 30/6/1992) gelegen buiten dit deelgebied maar ruimtelijk behorende bij het koppelingsgebied Doornzele Noord.
Beschermd dorpsgezicht	“Goed Ter Avrije” gelegen buiten dit deelgebied maar ruimtelijk behorende bij het koppelingsgebied Rieme Zuid.
Vogelrichtlijngebied	Geen
Verkavelingsvergunning	In het gebied komen de volgende verkavelingsvergunningen voor: 5/591 van 1/8/1968, 5/809 van 12/5/1987, 5/689 van 28/10/1975, 5/693 van 22/7/1976, 5/512 van 12/12/1974, 5/513 van 19/2/1963, 5/506 van 08/12/1962

## B.3. Planningscontext

Voorstudie voorontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan Kluisendok (1999-2001)	Zie bijlagen
Studie “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen 1 en 2 (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost- Vlaanderen	Zie bijlagen
Onderzoek kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten voor de leefbaarheid van de dorpskernen (januari 1999) – opdrachtgever provincie Oost-Vlaanderen	Zie bijlagen
Uitvoeringsproject Landschapsopbouw – opmaak landschapsconcepten en inrichtingsconcepten (juli 1999) – opdrachtgever AROHM – Afdeling Ruimtelijke Planning	Zie bijlagen
Rapport – Inrichting vijf koppelingsgebieden met bedrijven in de Gentse kanaalzone (2002-2003) – opdrachtgever provincie Oost-Vlaanderen	Zie bijlagen
Milieueffectenrapport voor een windturbinepark te Gent zeehaven (2003) – opdrachtgever SPE nv en ECOPOWER cvba	Het project voor een windturbinepark is geïnitieerd door het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent. Na een algemene offertevraag zijn SPE nv en ECOPOWER cvba gekozen om een pilootproject rond het Kluisendok te realiseren. Er is milieueffectenrapport voor dit windturbinepark opgesteld omdat het een gezamenlijk vermogen van 22 MW heeft en boven de drempel van 20MW komt. Het geplande windturbinepark omvat 11 windturbines van ongeveer 2MW elk. Het precieze type moet nog worden vastgelegd.  De windturbines worden ingeplant op een rij aan de noord- en zuidzijde van het Kluisendokterrein onmiddellijk naast de aan te leggen ontsluitingsweg.
Avrijevaart	De Avrijevaart is een onbevaarbare waterloop van de 1 <sup>ste</sup> categorie en wordt beheerd door de Vlaamse overheid – afdeling Water
Molenvaardeken	Het Molenvaardeken is een onbevaarbare waterloop van de 2 <sup>de</sup> categorie en wordt beheerd door de Watering De Burggravenstroom.

## C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor dit deelgebied de volgende elementen structuurbepalend:

- het kanaal Gent-Terneuzen met de reeds aangelegde kaaimuren en kaaivlakken aan de oostelijke grens van het Kluizendokterrein en aanlegsteigers voor op- en overslag van goederen aan Rieme Oost;
- de woonkernen Rieme en Doornzele als onderdelen van ZW-NO gericht lineaire straatdorpen (respectievelijk Ertvelde Rieme en Langerbrugge-Doornzeelsestraat-Doornzele);
- de woninggroepen Hultjen, Zandeken en Lage Avrije die aaneengegroeid zijn tot een wat geïsoleerd gehucht in het open landbouwgebied;
- het open landbouwgebied tussen Kluizen, Doornzele, Ertvelde en Rieme dat in de noord-zuidrichting door de R4-west wordt doorsneden;
- de R4-west als bovenregionale verbindingsweg tussen de A11/N49 en de E40 en als ontsluitingsweg voor de bestaande industriële bedrijvigheid op de linkerkanaaloever en de woonkernen Rieme, Ertvelde, Doornzele, Wippelgem, Kluizen, Kerkbrugge, Langerbrugge en Evergem;
- het braakliggend, opgespoten gebied aan het kanaal waarin het oostelijke deel van het Kluizendok met kaaimuren in aanbouw is;
- de spoorlijn 55 tussen Gent, Zelzate en Sas van Gent die het gebied in de noord-zuidrichting dwars doorsnijdt;

In het gebied zelf zijn volgende elementen structuurbepalend.

- De waterlopen Avrijevaart in het noorden en Molenvaardeken in het zuiden, die beiden het open landbouwgebied WZW-NNO doorsnijden. Tussen de Trigelstraat en de Terdonkkaai is de Avrijevaart ingebuisd maar nog wel goed herkenbaar op het terrein. Tussen de R4-west en het bemalingsstation aan de Spiedambrug heeft deze vaart een sterk gekanaliseerd profiel en de allure van een kanaal met aan beide zijden dijken en populieren tussen de spoorwegbrug lijn 55 en de Trigelstraat. Het Molenvaardeken heeft – met uitzondering van het gekanaliseerd profiel een 500-tal meter oostelijk van de R4-west – een nog vrij natuurlijke loop in open depressie. Ter hoogte van spoorlijn 55 volgt de beek met een scherpe bocht in noordelijke richting even het tracé van de spoorlijn om dan in het kanaal af te wateren ten noorden van de verlaten bedrijfsgebouwen van Strukton-Demeyer. Eind 18de eeuw liep zij volgens de Ferrariskaart gewoon in oostelijke richting rechtdoor tot aan het dan nog niet rechtgetrokken kanaal.
- Het relatief gaaf, kleinschalig, open landschap tussen de Avrijevaart en de bebouwing van Rieme met afwisseling van akkerland en weiland en een beperkte perceelsrandbegroeiing bij het net van beken en grachten die loodrecht op de loop van de Avrijevaart staan. Langsheen de R4-west vormt de voormalige hofstede Hoge Avrije die vandaag als woning in gebruik is een landschappelijk herkenningspunt. Aansluitend staat hierbij het Goed Ter Avrije als beschermd dorpsgezicht. De spoorzate van de spoorlijn 55 vormt in dit open landbouwgebied een sterke barrière tussen het westelijke en het oostelijke deel.
- Het waterzuiveringsstation met rechtstreekse ontsluiting naar de R4-west, gelegen tussen de Avrijevaart en het tracé van de in aanbouw zijnde spoorlijn 55. Het terrein is omzoomd met niet streekeigen groen in een relatief gaaf landbouwlandschap;
- Het straatdorp Rieme met ten westen van de Spiedamstraat de na-oorlogse verkavelingen Spiedam en Hoge Avrije die met de tuinen naar het koppelingsgebied Rieme Zuid staan

gericht en ten oosten van de Spiedamstraat de ongelijkmatige rand van de bebouwing met tuinen, levende afsluitingen, garages, werkplaatsen, landbouwconstructies.

- De bedrijfsterreinen aan de oostzijde van Rieme die de zone tussen de Dordrechtstraat, de Kuhlmanlaan en de Trangelstraat een verlaten en verwaarloosde indruk geven. Het betreft:
  - het afgesloten terrein van Total met olie-opslag tanks die tegen de heuvelrug zijn ingeplant en die met een bovengrondse pijpleiding aansluiten op een nabijgelegen kade aan het kanaal enerzijds en op de productie-installaties in de Bombardementstraat anderzijds;
  - een kleine kunstmatige heuvel parallel aan het kanaal waarop populieren en ander hoogstammig groen voorkomt;
  - de bedrijfsgebouwen en verharde circulatieruimte van het leegstaand bedrijf Desimpel;
  - het dienstgebouw van de Administratie Waterwegen en Zeewezen dat een gesloten karakter heeft en schijnbaar zijn functie heeft verloren;
  - de bedrijfsgebouwen van de bouwmaterialenhandel De Jaegher ten noorden van de ingekokerde Avrijevaart. Het bedrijfsterrein heeft een oppervlakte van ca 10.000 m<sup>2</sup> en bestaat uit een kleine loods en grote buitenopslagruimte. De toegang bevindt zich aan de Terdonkkaai waar kraaninstallaties voor aan- en afvoer van bouwmaterialen via het water staan. De afwerking aan de zuidelijke en westelijke zijde van het bedrijf is rommelig en bepaalt het zicht vanuit de Avrijevaart negatief.
- De opgespoten terreinen ten zuiden van de Avrijevaart en ten noorden van de landweg Geuzenhoek die ca 3 meter boven het maaiveld van de Avrijevaart- en Molenvaardekendepressie uitsteken en deel uitmaken van het groter opgespoten braakliggend gebied waar het Kluzendok wordt gebouwd. In het zuiden – bereikbaar vanaf de Terdonkkaai - staan de werfketen voor de bouw van het Kluzendok ingeplant. De spoorlijn 55 die nog op het oorspronkelijke maaiveld ligt. De spoorlijn splitst de reeds opgespoten terreinen in twee delen.
- De woningen, de kleine bedrijven en de landbouwzetels in de drie kleine gehuchten - Hultjen, Zandeken en Lage Avrije – die met hun aangelanden geïsoleerd in het open landbouwgebied liggen tussen de opgespoten terreinen in het oosten en de R4-west met het omgelegde tracé voor de spoorlijn 55 in het westen. Omdat de voormalige verbindingstraten Twaalf Roeden en 't Zand tussen Zandeken en Doornzele op de opgespoten terreinen doodlopen, gebeurt de verbinding van het gehucht naar Doornzele Dries vandaag via Walgracht en Hultjen. Het wijzigen van deze circulatie versterkt het afgesloten karakter van dit gebied. De landwegen Spiedamstraat en Trangelstraat verbinden het gehucht met Rieme.
- Het relatief gaaf, kleinschalig, open landschap tussen de opgespoten terreinen en Doornzele met overwegend weiland, een beperkte perceelsrandbegroeiing en een net van beken en grachten dat loodrecht op de loop van het Molenvaardeken staat. Ter hoogte van de Abdijdreef is een landbouwbedrijf en een serrecomplex ingeplant die in het open valleigebied van het Molenvaardeken dringt. Enkele zonevreemde woningen staan als bebouwde relictten van een vroegere landbouwexploitatie in het gebied. Een viertal landwegen (Beekstraat-Hultjen, Gaverstraatje, Abdijdreef en Twaalfroeden) ontsluiten het gebied in de noord-zuidrichting naar Doornzele-dries.
- Doornzeledries met een ongelijkmatige rand van bebouwing met tuinen, levende afsluitingen, garages, werkplaatsen, landbouwconstructies .... en een lagere school aan de Abdijdreef. In het oosten komt de verwaarloosde site Twaalf Roeden met park en parkvijver voor die omwille van de aanwezige bospartij als een massieve, gesloten entiteit in het gebied staat en met een brede afwateringsgracht een grens stelt aan de reeds opgespoten terreinen.



- De spoorzate van de spoorlijn 55 die ter hoogte van Doornzele een sterke barrière vormt tussen de dries en de woninggroep aan het Terdonkplein en de Terdonkkaai. Deze woninggroep staat met een afgesloten achterzijde (koeren, aanbouwen, ...) naar het koppelingsgebied en sluit aldus het gebied visueel af van het kanaal.
- Het Terdonkplein, als overgedimensioneerd openbaar domein zonder duidelijke pleinfunctie en afgezoomd met een rij oudere en recente woningen die eindigen met de bedrijfsgebouwen van Sanders Agro. Op het Terdonkplein komt de toegangshelling voor het autoveer naar Terdonk aan de overzijde van het kanaal. Het Terdonkplein en omgeving wordt door de spoorlijn 55 (met spoorwegovergang) afgescheiden van de dries van Doornzele.
- De bedrijfsgebouwen van het veevoederbedrijf Sanders Agro aan de Terdonkkaai die door hun architectuur en hoogte als een bakken in het gebied fungeren.
- De kanaaloeverweg (N474) die thans door de werken aan het Kluizendok is “doorgeknijpt” en tijdelijk een louter lokale functie voor werfverkeer en het veevoederbedrijf Sanders Agro vervult. Ter hoogte van het Terdonkplein loopt de kanaaloeverweg over het aanmeerpunt voor het veer en sluit opnieuw aan bij de lokale wegenis voor de woningen aan het Terdonkplein ter hoogte van de bedrijfsgebouwen van Sanders Agro.

Deze elementen zijn sterk bepalend voor de begrenzing van dit deelgebied in dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

- In het noorden wordt het gebied begrensd door de feitelijke bebouwingsrand van de verkavelingen Hoge Avrije en Spiedam en het centrum van Rieme. De grens valt hier samen met de afbakeningslijn voor de zeehaven en de grens van het BPA Rieme Centrum deel A. Tussen de Tragelstraat en de kanaaloeverweg in Rieme valt de noordelijke grens samen met de grens van de gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” in het actuele bedrijfsterrein van Total.
- Aan de oostelijke zijde wordt de grens gevormd door het kanaal. Ter hoogte van Doornzele dries wordt de oostelijke grens gevormd door de woningen langs de Terdonkkaai en de spoorwegzate van lijn 55. Hier valt de grens samen met de deze van de zeehaven.
- In het westen wordt het gebied begrensd door de rooilijn voor de R4-West en de nog aan te leggen verkeerswisselaar Ovaal van Wippelgem op de R4-west.
- In het zuiden wordt het gebied begrensd door de bebouwingsrand van Doornzele dries. De grens valt hier samen met de grenslijn voor de zeehaven.

## **D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

### **Voor het zeehaventerrein Kluizendok**

Om in de Gentse zeehaven ook op lange termijn te kunnen beschikken over voldoende water- en kaaigebonden terreinen van een grote omvang wordt het Kluizendokgebied ontwikkeld. Om deze uiterst waardevolle terreinen voor te behouden voor economische activiteiten die de aanwezige infrastructuur optimaal gebruiken, worden hier uitsluitend zeehaven- en watergebonden bedrijven van een voldoende omvang ingeplant. Door in dit gebied niet alleen dwars op het kanaal (gefaseerd) een dok aan te leggen maar ook langs de westelijke zijde van het kanaal diepwaterkaden aan te leggen, wordt dit gebied en de aanwezige ontsluitingsinfrastructuur maximaal benut voor kaai- en watergebonden activiteiten. Een strikte zonering zal er voor zorgen dat de kaaien uitsluitend worden gebruikt voor kaaigebonden activiteiten. Tevens zorgt de fasering van de aanleg van de kaaiinfrastructuur er voor dat een flexibele invulling van het gehele terrein op langere termijn mogelijk blijft.

Om geen restterreinen over te houden na het in concessie geven van het hele zeehaventerrein en om het zorgvuldig ruimtegebruik verder te stimuleren, wordt het terrein en de uitgeefbare terreinoppervlakte op een rationele wijze gecompartmenteerd. Elk compartiment vertegenwoordigt dan (een deel van) een concessie. Deze compartimentering wordt uiteraard aan mogelijke activiteiten en aldus aan de differentiatie van het zeehaventerrein gekoppeld.

Door de strakke bundeling van de spoor-, weg en pijpleidinginfrastructuur, de ligging van deze ontsluitingsinfrastructuur aan de rand van het terrein en de eenvoudige ruimtelijke inrichting van het gehele terrein, blijft veel nuttige terreinoppervlakte beschikbaar, verhoogt de leesbaarheid voor de gebruikers van de terreinen en kan een hoge dichtheid en een zorgvuldig ruimtegebruik worden bereikt. Deze ontsluitingsinfrastructuur wordt uitsluitend aangesloten op de verbindende spoor- en weginfrastructuur zoals spoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent en de R4-west. Dit is nodig om in functie van de leefbaarheid van Doornzele en Rieme een strikte scheiding van het economische verkeer uit het Kluzendokterrein en uit de westelijke kanaaloever en het lokale verkeer van en naar deze kanaaldorpen te bekomen.

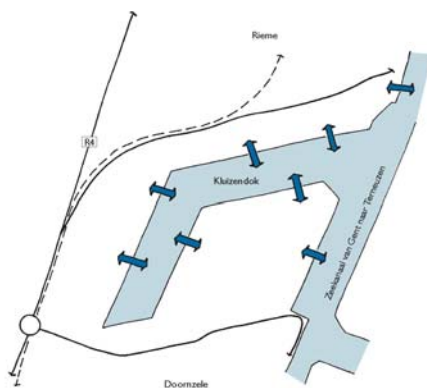
Met een natuur- en milieuvriendelijke aanleg en inrichting van de interne spoor-, wegen- en afwateringsinfrastructuur en van de terreinen wordt een robuust raamwerk van ecologische infrastructuur in dit nieuwe landschap aangebracht.

De juiste plaatsing van horizontale elementen zoals het op- en afrittencomplex Ovaal van Wippelgem, windturbines, silo's, gebouwen en technische uitrusting zal een kwaliteitsvol landschappelijk beeld opleveren.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

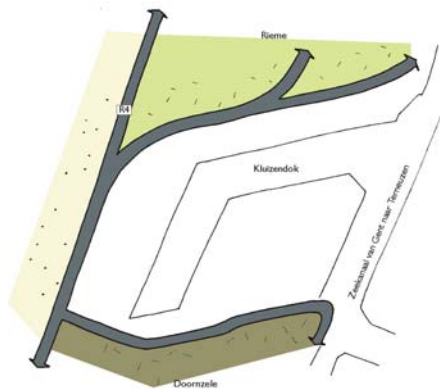
De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### **Kadegebonden activiteiten aan het dok en het kanaal**



De configuratie van het dok en het kanaal bepaalt de ligging van de terreinen die worden voorbehouden voor kadegebonden activiteiten zoals opslag en overslag. Daarbij sluiten deze terreinen naadloos aan bij aanverwante activiteiten met een hoge toegevoegde waarde zoals behandeling, verpakken, verzakken, .... Aan de zuidoostelijke zijde van het Kluzendokterrein aansluitend op de kaaimuur langsheen het kanaal is een dokje voor wachtende binnenschepen voorzien.

## De infrastructuurbundel als begrenzing van het zeehaventerrein en met een eigen landschappelijk beeld



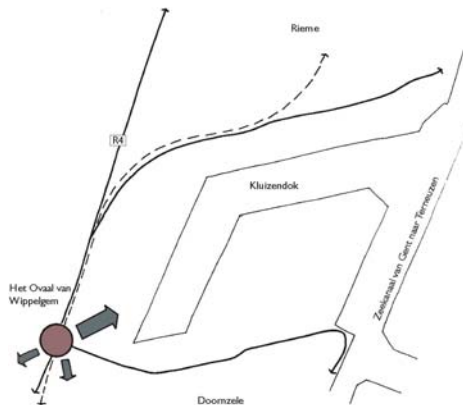
De infrastructuurbundel met de spoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas Van Gent en de bijbehorend westelijke achterkaai bundel Zandeken, de secundaire havenweg, de nuts- en pijpleidingen en de fietsverbindingen sluit zo dicht mogelijk aan bij het eigenlijke zeehaventerrein en begrenst deze. Aan de Terdonkkaai te Rieme-Oost wordt het zeehaventerrein begrensd door de omgelegde Avrijvaart en maakt de bestaande watergebonden bedrijvigheid van De Jaegher volwaardig deel uit van het zeehaventerrein Kluizendok. Uitgaande van de wegencategorisering naar gewenste functie heeft de secundaire havenweg als hoofdfunctie een verbindende functie tussen de verschillende ruimtelijke

entiteiten op de linkerkanaaloever en als aanvullende functie een verzamelende functie voor het zeehaventerrein Kluizendok zodat dit economische gebied wordt ontsloten naar de wegen van een hoger niveau (R4-west – primaire weg I, N49/A11 en E40/A10 hoofdwegen).

In de opbouw van de infrastructuurbundel worden de volgende principes gehanteerd.

- Waar aanwezig wordt de doorgaande spoorverbinding aan de buitenzijde van de bundel gesitueerd, dit om zo weinig mogelijk kruisingen met andere infrastructuren te veroorzaken.
- De kruising van spoorverbindingen tussen achterkaai bundels en het doorgaande spoor gebeurt ongelijkgronds.
- In het zuidelijk gedeelte van de infrastructuurbundel wordt de secundaire havenweg aan de buitenzijde gesitueerd zodat deze ook de ontsluiting kan verzorgen van de clusters van economische activiteiten in de beboste buffer.
- De afwateringsgrachten en de laanbeplanting worden uitgebouwd tot de dragers van de landschappelijke structuur van het zeehaventerrein en dit in contrast tot de meer ‘natuurlijke’ behandeling van de koppingsgebieden Doornzele Noord en Rieme Zuid.

## Het Ovaal van Wippelgem als de poort tot het Kluizendokgebied



Het Ovaal van Wippelgem - het op- en afrittencomplex op de R4 West - wordt de toegangspoort tot het Kluizendokgebied en een groot deel van de westelijke oever van de kanaalzone. Omwille van technische redenen zoals de doorgang van spoorlijn 55 en de vele aansluitingen zal deze verkeersinfrastructuur een grote landschappelijke impact hebben, niet in het minst naar Doornzele toe. Daarom wordt het complex en de hieraan gekoppelde hoogtevverschillen opgenomen in een “nieuw landschap” waarin het complex enigszins ‘verstopt’ wordt zodat er minder impact vanuit gaat naar het historische landbouwlandschap van Doornzele, maar dat wel een aantal vergezichten over het zeehaventerrein rond het Kluizendok geeft. Het complex wordt daarom in een licht hellende heuvel aangelegd.

## Een gekoppelde ontwikkeling van de concessies in het zeehaventerrein



Om het aantal aansluitingen op de secundaire havenweg en de lokale havenwegen in het zeehaventerrein te beperken, worden de concessies in principe twee aan twee ontsloten. Ook andere ruimtelijke voordelen zijn aan dit principe verbonden:

- de interne (strategische) reserves van bedrijven kunnen door aaneensluitende concessies ‘gedeeld’ worden om zo de oppervlakte die in reserve gehouden wordt, te beperken;
- de aansluitingen voor nutsleidingen en pijpleidingen kunnen op “gecontroleerde” plaatsen worden gerealiseerd;
- de parkeerplaatsen kunnen gedeeld worden.

## Voor de koppelingsgebieden Rieme Zuid, Doornzele Noord en Rieme Oost

De relatieve nabijheid van de havenactiviteiten in het zeehaventerrein, de spoorinfrastructuur en de secundaire havenweg parallel aan de woonbebouwing van Rieme en Doornzele Dries, vereisen een afdoende buffering. Een gelaagde inrichting van de koppelingsgebieden Rieme Zuid en Doornzele Noord moet hieraan tegemoet komen.

- Aansluitend bij het zeehaventerrein en de infrastructuurbundel wordt een efficiënte en aaneensluitende buffer met een bebost karakter uitgebouwd.
- Deze groene buffer wordt begrensd door de Avrijevaart en het Molenvaardeken die worden uitgebouwd als ZW-NO georiënteerde ecologische infrastructuur in de zeehaven.
- In het gebied ten noorden van de Avrijevaart wordt een beperkte bijkomende bosbuffer ingetekend ifv een betere buffering van Rieme. Deze bosbuffer wordt verantwoord door de beperkte breedte van de totale buffer in het noordelijk deel en door de beperkte afstand tussen de (recente) woonwijken en het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein.
- Het kleinschalige, relatief gave landschap met nog aanzienlijke landbouwactiviteiten tussen het Molenvaardeken en Doornzele Dries en de bosbuffer en Rieme wordt door een perceelsgewijze landschapontwikkeling intact gehouden. De soms beperkte afstand tussen de havenactiviteiten en de woningen – vooral ter hoogte van de verkavelingen Hoge Avrije en Spiedam – vereisen hier een groter aandeel aan kleine landschapselementen en kleine bosfragmenten in functie van de buffering.

Na de ontwikkeling van het Kluizendok als zeehaventerrein zullen niet alleen de economische activiteiten hier gemakkelijk toegankelijk moeten zijn voor het langzaam verkeer vanuit de omliggende kernen, ook zullen tussen de woonkernen Rieme en Doornzele en met Wippelgem en Kluizen verbindingen voor het langzaam verkeer moeten blijven bestaan.

In Rieme Oost wordt het koppelingsgebied uitgebouwd tot een hedendaags recreatief park voor de dorpskern van Rieme met eveneens een bufferende functie. Het park geeft de dorpskern van Rieme aan zijn oostelijke (oudste en meest ingesloten) zijde aantrekkelijke en beleefbare (adem)ruimte. Omwille van het sterk verweven karakter van deze woonkern en de havenindustrie, de voorbeeldrol vanuit het lokale bedrijfsleven naar aanpak van milieuverstoring naar de woonkern en de actueel sterk wijzigende situatie naar aanleiding van de realisatie van het Kluizendokcomplex, heeft deze plek een sterke symboolwaarde. Dit wordt in het park beleefbaar gemaakt door de uitbouw van een educatief uitkijkpunt op het kanaal. Een monumentaal kunstwerk zou kunnen fungeren als trekker voor een permanente en vrij

toegankelijke openluchttentoonstelling over het Project Gentse Kanaalzone. Dit geheel kan worden ondersteund en beheerd vanuit een horecazaak.

Voor de actieve bedrijven in dit gebied ligt een gemengd perspectief voor. De bouwmaterialenhandel die ruimtelijk aansluit bij het toekomstige Kluizendokterrein kan mits herschikking van de buitenopslagruimte en een betere visuele afwerking van de site verder als watergebonden bedrijf functioneren. Het andere bedrijf Desimpel en het dienstgebouw van de Vlaamse overheid bemoeilijken de uitbouw van het park als buffer omwille van de sterke beperking van de parkoppervlakte, de nabije ligging bij de bewoning en de barrière naar de open ruimte rond de Avrijevaart. Zij worden – met actieve steun van de overheid voor het private eigendom – verworven en indien wenselijk geherlokaliseerd.

De scheiding tussen het economisch verkeer en het lokaal verkeer wordt voelbaar in de ruimtelijke ontwikkeling van Rieme Oost. Een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijvenverkeer buiten de woonkern om en ingebed in een dreef, moet de nieuwe duidelijke noordgrens van het gebied worden. Deze weg zal de functie vervullen van secundaire havenweg en de verbinding tussen de R4-west en de zeehaventerreinen Rieme Noord en Kluizendok verzorgen. Deze dreef wordt op de rand van het nieuwe park rechtstreeks aangesloten op de kanaaloeverweg. Het meest noordelijke deel van de Tragelstraat wordt opgeheven en opgenomen in het bedrijventerrein. Hierdoor kan de zuidoostelijke hoek van de zeehaventerreinen aan de Kuhlmannkaai met minder versnippering mogelijk optimaler en beter watergebonden door de bestaande bedrijven worden benut.

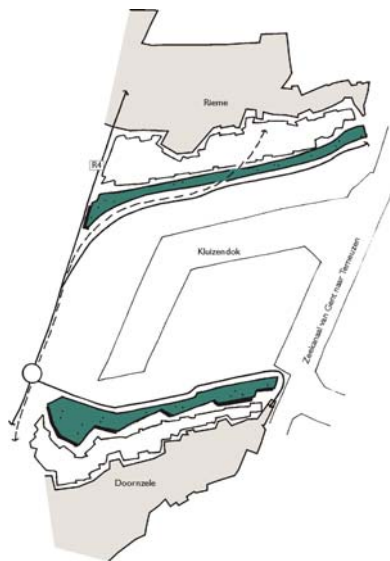
De woninggroep aan het Terdonkplein wordt als een volwaardig onderdeel van Doornzele dries uitgebouwd.

Het bestaande veevoederbedrijf kan – gelet op de historisch gegroeide situatie - als een productiebedrijf in deze overgangszone aanwezig blijven, mits het zich door toepassing van de best beschikbare technieken inpast in de strenge milieuzoneringsregels die voor deze plek gelden. Het is wenselijk dat het bedrijf op termijn watergebonden fungeert zonder claim op de kanaaloeverweg, maar dit is binnen het kader van de lopende milieuvergunning tot 2022 geen verplichting. Het bedrijf wordt rechtstreeks vanaf de kanaaloeverweg ontsloten en besteedt bij eerstvolgende (ver)bouwwerken aandacht aan een degelijke groenafwerking van het terrein naar de aangrenzende woningen. Bij verbouwing en uitbreiding op korte termijn besteedt het bedrijf ook aandacht aan het esthetisch uitzicht, doch zonder afbreuk te doen aan de entiteit van het bestaande gebouw met de in het landschap toonaangevende hoogbouw. Door het Molenvaardeken met zijn natuurlijke begroeiing eventueel te verleggen op de zuidelijke strook van het perceel van het veevoederbedrijf wordt het valleigebied en het omgevende open landschap voelbaar gemaakt tot aan het kanaal en worden de terreinen voor economische activiteiten duidelijker begrensd en gebufferd ten opzichte van Doornzele. De realisatie van deze verlegging blijft dan ook een optie die voor de toekomst wordt gevrijwaard.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### Een oost-westgerichte beboste zone als buffer voor de activiteiten op het Kluzendok



Zowel in het noorden wordt tussen de R4-west en de Terdonkkaai aan de kop van Rieme parallel aan de infrastructuurbundel rond het Kluzendok een dicht beboste zone uitgebouwd met een sterk bufferende functie. Ook in het zuiden wordt tussen het Ovaal van Wippelgem en de Terdonkkaai parallel aan de infrastructuurbundel een dicht beboste zone uitgebouwd waarin niet alleen de bestaande en te ontwikkelen kasteel- en bossite van Twaalf Roeden wordt geïntegreerd maar waar eveneens een aangepaste clusters voor economische activiteiten in een bosrijke omgeving het geluid zullen moeten bufferen.

Dit nieuwe landschap dat qua beeld en typologie aansluit bij het zeehaventerrein, zorgt aan de hand van volumes van bomen en bermen tevens voor de overbrugging van het hoogteverschil tussen het hoger gelegen zeehaventerrein en het valleigebied van de Avrijevaart. In deze beboste buffer wordt de bestaande waterzuiveringsinstallatie geïntegreerd.

### Een cluster van economische activiteiten ondersteunend voor de zeehaven en met een bufferende functie ten opzichte van Doornzele



Aansluitend bij het Kluzendokgebied met overwegend opslag, overslag, havengebonden en havenverbonden activiteiten, bezit de beboste zone omwille van haar ligging ten opzichte van infrastructuurbundel, haar ruimtelijke kenmerken en haar mogelijkheden voor buffering, potenties voor de inplanting van een cluster van ondersteunende economische activiteiten. Voorwaarden hierbij zijn dat de aard van de activiteiten complementair en ondersteunend is met de activiteiten in de zeehaven, de activiteiten niet milieuhinderend zijn, de bufferende functie van deze zone wordt versterkt, de gebouwen een representatief en verzorgd karakter hebben, de gebouwen in een beboste omgeving staan ingeplant en de aanleg, inrichting en het beheer op een planmatige wijze gebeurt. De mogelijkheden van dit gebied worden in hoofdzaak bepaald door de nabijheid van de

infrastructuurbundel, de Terdonkkaai met het kanaal en de mogelijkheden die daar voorhanden zijn om een groene parkzone uit te bouwen aansluitend bij de site Twaalf Roeden, het kasteelpark en de dries. Enkele in de zone tussen spoorweg en kanaal kunnen hoogwaardig havengebonden economische activiteiten in nieuwe gebouwen worden ingeplant. In de bestaande gebouwen van het kasteel kunnen eveneens dergelijke activiteiten worden ingeplant. Naar bedrijfstypologie wordt hier vooral gemikt op kleinschalige gebouwen of kantoorachtige bedrijfsgebouwen. Concreet kan worden gedacht aan toegevoegde activiteiten aan de water- en zeehavengebonden activiteiten zoals daar zijn douaneformaliteiten, verzekeringen, bankactiviteiten, dataverwerking, telematica, communicatie, beveiliging, hotel, restaurant en cafeteria bij voorkeur gebundeld met de congres- en vergaderfaciliteiten.

## De Avrijevaart en het Molenvaardeken als oost-westgerichte ruggengraat van de ecologische infrastructuur in de zeehaven



Om de Avrijevaart en het Molenvaardeken als een ecologische ruggengraat te ontwikkelen wordt maximaal aan beide zijden van de waterloop in een aangepaste ecologische inrichting voorzien. Hierin worden de langzaam verkeersroutes en oversteken geïntegreerd.

Niet alleen wordt de loop van het Molenvaardeken en de Avrijevaart aan haar monding in het kanaal geoptimaliseerd en wordt gezorgd voor voldoende en continue voeding van hemelwater uit het Kluizendokgebied, ook wordt een ruimtelijke continuïteit met haar valleigebied ten westen van de R4 gegarandeerd. In Rieme Oost wordt de Avrijevaart verlegd tot in de rand van het park en landschappelijk geaccentueerd met doorlopende bomenrijen. De waterloop wordt zo mogelijk opnieuw open gemaakt en uitgewerkt als onderdeel van de ecologische infrastructuur in de zeehaven. Op het bestaande ingebuisde deel kunnen de activiteiten van bouwmaterialenbedrijf Dejaeger zonder beperking worden uitgebouwd.

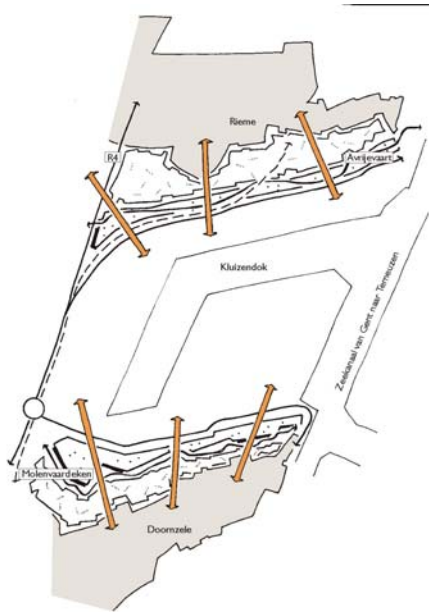
## De bestaande landschapsstructuur aangevuld met kleine landschapselementen en ecologische infrastructuur voor het historische landbouwgebied tussen de Avrijevaart en Rieme en tussen het Molenvaardeken en Doornzele Dries



Perceelsgewijze ingrepen in dit gebied hebben tot doel de bestaande landschapsstructuur aan te vullen met de kleine landschapselementen, bosfragmenten en met ecologische infrastructuur langsheen het grachtenstelsel en de dwarse landwegen. Naast ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande landbouwzetsels zullen allerlei vormen van landbouw (duurzame landbouw, hobbylandbouw, beheerslandbouw, ...) in de toekomst dit gebied als buffer moeten onderhouden en beheren. In het noordelijk gebied wordt, waar de afstand tussen de woonkern Rieme en het nieuw te realiseren bedrijventerrein het kleinst is, een zone ontwikkeld als bos.

Een consequente landschappelijke inrichting met aandacht voor bufferen, samenhang en beeldkwaliteit moet dit gebied ook aantrekkelijk maken voor bewoners van Rieme en Doornzele, bezoekers en werknemers in het Kluizendokgebied. Ook wordt op deze wijze de relatie gelegd met het grote ingesloten gebied met landbouwpercelen rond de Spiedamstraat. De bestaande landwegen Avrijestraatje, Spiedamstraat, Trangelstraat, Beekstraat, Gaverstraatje, Abdijdreef en Twaalfroeden volstaan voor de ontsluiting van het gebied en worden ingebed in het langzaam verkeersnet in functie van de toegankelijkheid vanuit het Kluizendokgebied.

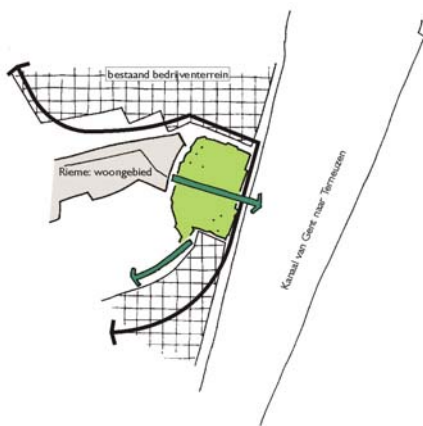
## Een fijnmazig net van langzaam verkeersroutes langsheen de Avrijevaart en de bestaande landwegen



De routes voor langzaam verkeer worden gekoppeld aan de ecologische en landschappelijke structuur van dit koppelingsgebied. Het nieuw aan te leggen fiets- en wandelpad langsheen delen van de Avrijevaart zorgt voor de verbinding naar Wippelgem en verbindt de bestaande landwegen Avrijestraatje, Spiedamstraat, Trigeltraat met elkaar en met het nog uit te bouwen langzaam verkeersnet in de beboste zone en het Kluzendokterrein. Het nieuw aan te leggen fiets- en wandelpad langsheen het Molenvaardeken zorgt voor de verbinding naar Wippelgem en verbindt de bestaande landwegen Beekstraat, Gaverstraatje, Abdijdreef en Twaalf Roeden met elkaar en met de nog uit te bouwen verbindingen voor langzaam verkeer in de beboste zone en het Kluzendokterrein.

In het zeehaventerrein worden deze routes op een aantrekkelijke wijze in de infrastructuurbundel ingebed. Hierdoor wordt het langzaam verkeer maximaal gescheiden van het economisch verkeer en worden verbindingen naar Rieme, Doornzele en Ertvelde gegarandeerd.

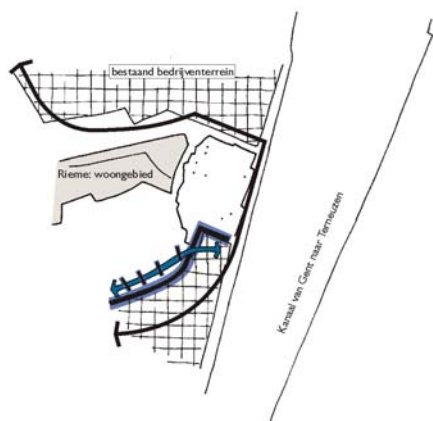
## Een sterke functionele en visuele relatie tussen het park in Rieme Oost, het kanaal en de Avrijevaart



Het park in Rieme Oost wordt met een voldoende omvang in functie van buffering uitgebouwd. Het sluit functioneel aan bij het dorp en de open ruimte rond de Avrijevaart en zorgt voor een uitkijk op het kanaal en het staalcomplex van Sidmar.

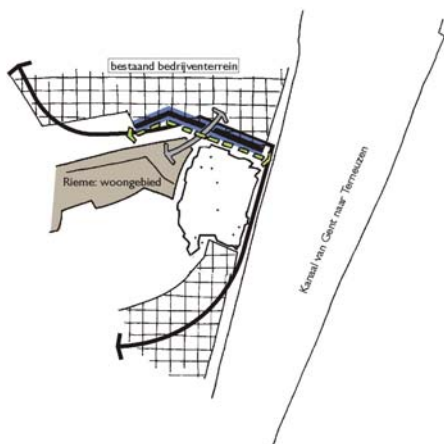


### Een afgewerkte wand met bedrijvigheid aan het noordelijk om te leggen tracé van de Avrijevaart



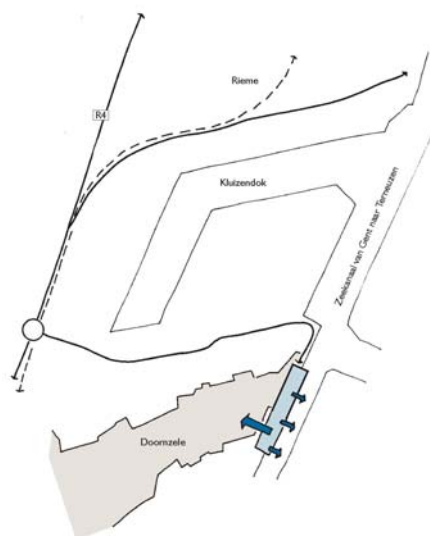
Het bestaande bouwmaterialenbedrijf wordt onderdeel van het zeehaventerrein rond Kluisendok. Het bedrijf zorgt voor een verzorgde afwerking van zijn bedrijfsgebouwen en -terreinen naar het park.

### De secundaire havenweg voor een verbeterde ontsluiting van Rieme Noord en ingericht als dreef



De secundaire havenweg vormt de zuidelijke grens van de bedrijvencluster aan de Kuhlmannlaan. De weg staat in voor de verbinding van de bedrijvigheid op Rieme-Noord en de kanaaloverweg. Het meest noordelijke deel van de Tragelstraat verliest hierdoor zijn verkeersfunctie en kan onderdeel worden van de omliggende bedrijven na verwijdering van de nog aanwezige zonevreemde woningen. De ontsluiting van de andere bedrijven in deze zone (Vamo-Fuji, Bayer en Rhodia Chemie) kan gebeuren langs de Kuhlmannlaan die een interne ontsluitingsweg binnen het bedrijventerrein wordt.

### De woninggroep van Terdonkplein met het veerplein, als integraal onderdeel van het dorp van Doornzele en met relaties naar het kanaal



De woonkwaliteit aan het Terdonkplein krijgt stimulansen door de betere aansluiting van de woninggroep met het dorp van Doornzele die mogelijk wordt door de afschaffing van de spoorlijn en de overweg en die voelbaar wordt gemaakt door het doortrekken van de dries-bomenrijen tot op het veerplein. Deze betere aansluiting laat ook een afwerking van de bestaande woningen toe gericht naar het landbouwgebied rond het Molenaardeken, de dries en het kasteelpark.. De spoorbedding wordt als een nieuw noord-zuid gericht fietspad opgenomen in de verbindingen voor langzaam verkeer en wordt tevens als toegangerf voor de nieuwe woningen benut.

## E Maatregelen ter realisatie

Voor de realisatie van de opties in dit deelgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. De percelen voor de berging van baggerspecie uit het Kluizendok worden door de Administratie Waterwegen en Zeewezen – Afdeling Maritieme Toegang verworven. Na verwerving worden de gronden opgehoogd en bouwrijp gemaakt en voor ontwikkeling overgedragen aan het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent.
2. Het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent is verantwoordelijk voor de aanleg van de ontsluitingsinfrastructuur van het zeehaventerrein waaronder de gefaseerde aanleg van de secundaire havenweg en de lokale havenwegen. Deze overheid staat ook in voor de ontwikkeling en het beheer van het gehele terrein en alle bijbehorende voorzieningen en infrastructuren. De richtinggevende en de verordenende elementen van dit ruimtelijk uitvoeringsplan vormen het kader voor de concessieverlening.
3. De beboste zone wordt door de terreinbeheerder als buffer aangelegd tegelijkertijd met de gefaseerde uitbouw van het zeehaventerrein Kluizendok en de infrastructuurbundel. De gronden worden daarbij verworven hetzij door de Administratie Waterwegen en Zeewezen – Afdeling Maritieme Toegang in functie van de berging van de baggerspecie, hetzij door het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent, de overheid die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling en het beheer van het zeehaventerrein Kluizendok.
4. De cluster voor economische activiteiten aansluitend bij het zeehaventerrein wordt ontwikkeld en beheerd vanuit het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent. De inrichtingsstudie en het beheers-/concessieplan worden dan ook door het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent opgemaakt. De bebossing en de ontsluitingsinfrastructuur voor de cluster wordt door de beheerder van de terreinen uitgevoerd, de inplanting van de gebouwde constructies en de bijbehorende infrastructuur gebeurt door de particuliere bedrijven.
5. De omlegging van de verbindende spoorlijn 55 gebeurt door Administratie Waterwegen en Zeewezen en wordt geëxploiteerd door de NMBS. De bouw van de achterkaaibundel Zandeken gebeurt door de NMBS in functie van de uitbouw van spoorgebonden activiteiten op het zeehaventerrein.
6. De Avrijevaart blijft als waterloop 1<sup>ste</sup> categorie in beheer van de Afdeling Water (Vlaamse overheid). Het Molenvaardeken blijft als waterloop 2<sup>de</sup> categorie in beheer van de Watering De Burgravenstroom. Voor de aanliggende stroken die als ecologische infrastructuur worden ontwikkeld, wordt een inrichtings- en beheersplan opgemaakt door de betrokken diensten van de Vlaamse overheid (de Vlaamse Landmaatschappij in overleg met Afdeling Natuur en de Afdeling Water voor de Avrijevaart) en de Watering (voor het Molenvaardeken). De noodzakelijke grondverwerving, de aanleg en het beheer van deze ecologische infrastructuur kan gebeuren door de beheerder van de waterloop dan wel door de Vlaamse Landmaatschappij.
7. Voor het historische landbouwgebied wordt gerekend op de Vlaamse Landmaatschappij om de inrichtingsstudie en het beheersplan op te maken. Hierin zal aangegeven worden op welke wijze en met welke instrumenten (subsidiëring, beheersovereenkomsten, grondverwervingen,...) door de particuliere eigenaars en de gemeente Evergem (voor het publieke domein) het gebied kan worden ingericht en beheerd zoals vooropgesteld.
8. Voor deerschikking van de bedrijfspcelen aan de Trangelstraat, de Dordrechtstraat en de Terdonkkaai en de verlegging van de Avrijevaart zal het Projectbureau Gentse Kanaalzone initiatieven nemen. Deerschikking van het bedrijfspceel voor het bouwmaterialenbedrijf De Jaegher betreft daarbij een particuliere overeenkomst met het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent en de Vlaamse overheid (perceel met de overwelfde Avrijevaart). De grondverwerving, de inrichting en het latere beheer voor de noordelijke verlegging van de Avrijevaart zullen gebeuren door de Afdeling Water/Vlaamse Landmaatschappij.
9. Voorafgaand aan de inrichting als park zal in Rieme Oost het verantwoordelijke bedrijf de sanering of de afscherming van de historisch vervuilde gronden conform de wettelijke bepalingen uitvoeren. De ontwikkeling tot een park maakt voorwerp uit van een

inrichtingsstudie binnen het Project Gentse Kanaalzone. Hierin worden recreatieve, landschappelijke, esthetische, ecologische elementen uitgewerkt en worden de uitvoeringsmaatregelen en het beheer vastgelegd. Het beheer van de publiek toegankelijke delen van het park zou kunnen worden opgenomen door de gemeente Gent.

10. Voor de eventuele verwerving van de terreinen, de aanleg en de exploitatie van de secundaire havenweg moeten nadere afspraken gemaakt worden tussen het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent als gebiedsbeheerder en de actuele wegbeheerder de Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen.
11. De verdere ontwikkeling van economische activiteiten en de buffering naar de directe omgeving van het bedrijf Sanders Agro aan de Terdonkkaai gebeurt door het particuliere initiatief. De eventuele verlegging van het Molenvaardeken op het zuidelijke deel van het bedrijfsperceel is slechts aan de orde bij het stopzetten van de huidige bedrijfsactiviteiten of het aflopen van de actuele milieuvergunning (2022).

## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en aanduidingen die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de ontwikkeling van dit deelgebied noodzakelijk zijn. De inhoudelijke invulling van deze zones en aanduidingen steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:

1. zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluizendok
2. zone voor waterwegeninfrastructuur
3. reservatiezone voor waterwegeninfrastructuur
4. zone voor infrastructuurbundel
5. reservatiezone voor infrastructuurbundel
6. zone voor spoorinfrastructuur
7. reservatiezone voor spoorinfrastructuur
8. zone voor bos
9. zone voor bos met kasteelbebouwing
10. zone voor bos met zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven
11. zone voor waterzuiveringsinstallatie
12. zone voor waterloop
13. zone voor permanente ecologische infrastructuur
14. zone voor bestaande landbouwbedrijven
15. zone voor park Rieme Oost
16. zone voor secundaire havenweg
17. zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven
18. zone voor bestaande productiebedrijvigheid in zeehavengebied
19. zone voor wonen
20. zone voor voorzieningen in Doornzele

De aanduidingen zijn:

1. verbinding voor langzaam verkeer

2. leidingenstraat
3. bestaande hoogspanningsleiding
4. bestaande pijpleiding

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en aanduiding worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties.

Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G      Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

De volgende verkavelingsvergunningen zijn strijdig met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en worden hiermee opgeheven.


Op het grondgebied van de gemeente Evergem:

5/591 van 1/8/1968 - 5/809 van 12/5/1987 - 5/689 van 28/10/1975 - 5/693 van 22/7/1976 - 5/512 van 12/12/1964 - 5/513 van 19/2/1963

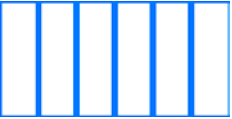
Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluizendok</b>	<p>De bestemming van dit gebied sluit aan bij de bestemming van de andere zeehaventerreinen in de Gentse zeehaven.</p> <p>Een ruime invullingsmogelijkheid en een grote mate van flexibiliteit voor een ontwikkeling op lange termijn kan hierdoor worden gegarandeerd zonder de gebondenheid met de zeehaven en de haveninfrastructuur en in het bijzonder de multimodale kwaliteiten van dit terrein te miskennen.</p> <p>Dienstverlenende bedrijven zoals bankagentschappen en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven worden in dit gebied niet toegelaten. Deze activiteiten worden immers bij voorkeur ingeplant in de beboste zone in het koppingsgebied Doornzele Noord zodat zij een functionele overgang van het zeehaventerrein maken en een bufferende functie voor Doornzele Dries kunnen uitoefenen. Tankstations en wasinstallaties behoren niet tot dienstverlenende bedrijven maar tot de zeehavenondersteunende regionale bedrijvigheid.</p> <p>In functie van zorgvuldig en optimaal ruimtegebruik zal de invulling van het gebied met economische activiteiten daarbij zodanig gebeuren dat de terreinen aan een kaaimuur uitsluitend worden voorbehouden voor activiteiten die deze infrastructuur benutten zoals op- en overslag van goederen, (tijdelijke) opslag en goederenbehandeling. Voor deze activiteiten wordt een minimale diepte van 100m vanaf de kaaimuur nagestreefd.</p> <p>Om voor een samenhangende ontwikkeling van het gehele terrein te</p>	<p>De bestemming uitsluitend voor zeehaven- en watergebonden activiteiten</p> <p>Voorbehouden van kaaimuren voor activiteiten die hiervan gebruik maken</p>	<div data-bbox="1608 389 1839 509" style="border: 2px solid black; background-color: #ff00ff; padding: 10px; text-align: center; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <b>Zk</b> </div> <p>Artikel 12: Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluizendok</p> <p>Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleveringsbedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven.</p> <p>De terreinen aan de kaaimuur worden uitsluitend voorbehouden voor activiteiten die de kaai-infrastructuur benutten.</p>

Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>zorgen, kan de terreinbeheerder niet alleen een stedenbouwkundig inrichtingsrapport opmaken maar tevens voorafgaand aan een vergunningsaanvraag voor nieuw in te planten activiteiten de randvoorwaarden inzake de ruimtelijke inrichting, de verbeterde buffering naar de woningen in Rieme en Doornzele, het waterbeheer, de ecologische infrastructuur, de oriëntatie, het uitzicht van de gebouwen, ... aangeven via een eerder verkregen verkavelingsvergunning van de betrokken terreinen. Het artikel 101 § 2 DRO geeft hiervoor het juridisch kader.</p> <p>Belangrijke criteria bij de beoordeling van iedere aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de verbeterde buffering naar de woningen in Rieme en Doornzele;</li> <li>- het zorgvuldig ruimtegebruik;</li> <li>- een kwaliteitsvolle aanleg van de bedrijfsgebouwen en terreinen waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke functionele invulling van ieder gebouw en/of terrein;</li> <li>- de aandacht voor ecologische infrastructuur; de Nota ecologische infrastructuur in de zeehavens zal daarbij het inhoudelijk kader bieden van waaruit de ecologische infrastructuur in dit deelgebied zal worden uitgetekend.</li> </ul> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Ook in dit gebied met een concentratie aan economische activiteiten, wordt een sterke relatie tussen het watersysteem en de ecologische infrastructuur uitgebouwd. Buffergrachten worden zodanig uitgevoerd dat zij deel kunnen uitmaken van de ecologische infrastructuur in het zeehavengebied. Zij worden daarom maximaal volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw uitgevoerd.</p> <p>De beheerder van dit gebied onderzoekt in overleg met de betrokken overheden inzake waterbeheer op welke wijze een koppeling tussen de</p>	<p>Beoordeling van stedenbouwkundige aanvraag op basis van criteria als buffering, zorgvuldig ruimtegebruik, kwaliteitsvolle aanleg van terreinen en gebouwen, ecologische infrastructuur</p>	<p>Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt beoordeeld aan de hand van volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de verbeterde buffering naar het omliggende woongebied;</li> <li>• zorgvuldig ruimtegebruik met toepassing van de best beschikbare technieken;</li> <li>• een kwaliteitsvolle aanleg van het bedrijfsterrein en afwerking van de bedrijfsgebouwen weliswaar afgestemd op de functionele invulling;</li> <li>• de aandacht voor de permanente en de tijdelijke ecologische infrastructuur.</li> </ul> <p>Bij de aanleg van het terrein moet het waterbergend vermogen van het gebied zo veel</p>

Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>buffergrachten en de afwateringstructuur van de Avrijevaart en het Molenvaardeken tot stand kan worden gebracht.</p> <p>Het watersysteem wordt steeds zo aangelegd dat er rekening houdend met de mogelijkheden van de bodemstructuur, maximaal wordt geïnfiltreerd en minimaal wordt afgevoerd. De terreinbeheerder zal voor het uittekenen van het watersysteem voor de nodige wetenschappelijke onderbouwing zorgen. De gehanteerde principes zullen concreet in de terreininrichting worden vertaald. Tevens zal de terreinbeheerder er voor zorgen dat de buffercapaciteit voor de afwatering van de verharde oppervlakken bij voorkeur wordt voorzien op het zeehaventerrein zelf.</p> <p>Specifieke ingrepen worden uitgewerkt om te voorzien in ruimte voor de opvang van verontreinigd bluswater en de opvang van verontreinigd water afkomstig van transportongevallen binnen het havengebied. Specifieke milieuvorwaarden met ruimtelijke consequenties zijn met name dat verharde oppervlakken worden uitgevoerd met een gesloten verharding om te vermijden dat verontreiniging doorsijpelt naar het grondwater en dat verharde oppervlakken van het afwateringssysteem worden gescheiden.</p> <p>Om het aantal bedrijfsaansluitingen op de secundaire havenweg te beperken en een zorgvuldiger ruimtegebruik te bekomen, wordt er naar gestreefd om de concessies minstens twee aan twee te ontsluiten.</p> <p>Inzake interne (strategische) reserves worden omwille van flexibiliteit en de lange termijnen van ontwikkeling richtinggevende cijfers gehanteerd. Bij zeehaven- en watergebonden activiteiten wordt als 'normaal' aanvaard dat een bedrijf 1/3 van de concessie in reserve houdt. Voor de terreinen aan de kaaimuur wordt deze verhouding niet geaccepteerd en worden de bedrijfsterreinen maximaler benut.</p> <p>Om de totale oppervlakte voor de interne reserves te beperken en ervoor te zorgen dat wat aan reserves wordt voorzien zo optimaal mogelijk gebruikt wordt, wordt er naar gestreefd om deze reserves te voorzien op of langs weerszijden van aan elkaar grenzende concessies. Op deze wijze kan door minstens twee bedrijven op termijn gebruik gemaakt worden van deze reserve.</p>		<p>mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt.</p>

Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>Conform het advies van de Windwerkgroep kunnen de windturbines worden ingeplant op één lijn in principe in de infrastructuurbundel (zie ook zone voor infrastructuurbundel en zone voor bos). Ook kan in dit gebied een windturbinepark worden ingeplant op één lijn op de gemeentegrens tussen Evergem en Gent. Omwille van de industriële bestemming van dit gebied kunnen binnen het stedenbouwkundig voorschrift voor deze zone steeds windturbines worden vergund.</p> <p>De buffering van dit gebied naar zijn omgeving wordt verzorgd door de aanleg van een bos in de koppelingsgebieden Doornzele Noord en Rieme Zuid (zie zone voor bos). Voor een verbeterde buffering naar Rieme wordt voorzien in een optimale inplanting van de bedrijfsactiviteiten en bedrijfsgebouwen aan de noordelijke zijde van het zeehaventerrein Kluizendok.</p>		
<b>Zone voor waterwegen- infrastructuur</b>	<p>Dit gebied omvat de waterwegeninfrastructuur van de eerste fase van het Kluizendok en de verbreding van het kanaal ter hoogte van het zeehaventerrein Kluizendok.</p> <p>Vermits het kanaal Gent-Terneuzen en de dokken behoren tot de hoofdwaterwegen, hebben deze infrastructures in de eerste plaats een maritieme en economische functie. De bestemming is dan ook gericht op alle noodzakelijke werken en constructies die de ontwikkeling van de maritieme en economische functie van deze waterwegen ondersteunen.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van waterwegeninfrastructuur.</p>	 <p><b>Artikel 13: Zone voor waterwegeninfrastructuur</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van waterwegeninfrastructuur.</p>






Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
Reservatiezone voor waterweginfrastructuur	<p>De reservatie van dit gebied moet de aanleg van de tweede fase van het Kluisendok mogelijk maken. De terreinen worden op korte termijn verworven, worden opgehoogd met de specie uit de eerste fase van het Kluisendok en worden bouwrijp gemaakt.</p> <p>De terreinen in dit gebied worden evenwel niet bebouwd met bedrijvigheid om de latere aanleg niet te hypothekeren. Voorbereidende werkzaamheden voor eventuele latere aanleg van het dok, tijdelijke infrastructuurwerken moeten evenwel mogelijk blijven. (tijdelijke wegenis, waterbeheersingswerken, ecologische infrastructuur, ....)</p> <p>De beslissing voor de aanleg van de tweede fase van het dok zal in de eerste plaats worden genomen vanuit haveneconomisch en financieel oogpunt. Het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent informeert de Vlaamse regering over haar beslissing en de motivering om de tweede fase van het dok niet meer aan te leggen. Het is aan de Vlaamse regering om deze beslissing te bekrachtigen.</p> <p>Vanuit ruimtelijk oogpunt wijzigt de aard van de activiteiten en de globale inrichting van het zeehaventerrein Kluisendok niet fundamenteel bij het al dan niet aanleggen van de tweede fase van het dok. Om die reden wordt de mogelijke aanleg van de tweede fase van het Kluisendok niet afhankelijk gemaakt van een wijziging van dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Indien wordt geopteerd de tweede fase van het dok niet aan te leggen, wordt de aangrenzende bestemming – zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluisendok – van toepassing.</p>	<p>De reservatie voor de aanleg en de exploitatie van de tweede fase van het dok</p> <p>Het voor bedrijfsactiviteiten bouwvrij houden in functie van de aanleg van de tweede fase van het dok en het mogelijk maken van tijdelijke infrastructuurwerken en voorbereidende werken.</p> <p>De bestemming bij het niet aanleggen van het dok en de modaliteit om de reservatie voor het dok op te heffen.</p>	 <p>Artikel 14: Reservatiezone voor waterweginfrastructuur</p> <p>Het gebied wordt gereserveerd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van waterweginfrastructuur.</p> <p>Het gebied kan niet voor bedrijfsactiviteiten worden bebouwd. Werken en handelen ter voorbereiding van de aanleg als dok en voor tijdelijke weg-, spoor-, water- en pijpleidinginfrastructuur en ecologische infrastructuur zijn toegelaten.</p> <p>Indien de Vlaamse regering de beslissing van het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent om de aanleg van de nieuwe waterweginfrastructuur niet te realiseren, bekrachtigt, wordt het gebied bestemd als zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluisendok.</p>


Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<p><b>Zone voor infrastructuurbundel</b></p>	<p>De infrastructuurbundel bevat de ontsluitingsinfrastructuur voor het zeehaventerrein Kluizendok en de verbindingsinfrastructuur naar het hogere wegennet, het (inter)nationaal spoornet, het bovenlokale fietspadennet en het transportleidingennetwerk.</p> <p>Dit gebied bestaat dan ook uit verschillende infrastructuren die maximaal gebundeld met elkaar worden aangelegd: de secundaire havenweg, de doorgaande spoorlijn (55), de bedieningssporen, de sporen naar de achterkaaubundel, de fietspaden, de bovengrondse en de ondergrondse nuts- en pijpleidingen, de buffergrachten.</p> <p>De infrastructuurbundel wordt zodanig aangelegd dat het een “groene ring” rond het zeehaventerrein vormt en een landschappelijke overgang betekent naar de omgevende boszone.</p> <p>De exacte afbakening van de infrastructuurbundel is op vandaag nog niet gekend. Daarom werd de bundel ruim ingetekend. De delen van deze zone die niet nodig zijn voor de kwalitatieve aanleg van de weg, kunnen worden ingericht conform de aanliggende bestemming.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Om op de secundaire havenweg de verbindingsfunctie tussen de economische gebieden op de linkerkanaloever (zeehaventerrein Rieme Noord, Langerbrugge-west, ...) en de verzamelfunctie vanuit het zeehaventerrein Kluizendok optimaal te kunnen realiseren, worden de</p>	<p>De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de ontsluitingsinfrastructuur en de toegelaten werken.</p> <p>Het groene karakter van de infrastructuurbundel.</p> <p>De ruime afmetingen van de bundel</p>	<div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center; width: 100px; margin: 0 auto;"> <p><b>IB</b></p> </div> <p><b>Artikel 15: Zone voor infrastructuurbundel.</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg van havenwegen, spoorinfrastructuur, pijpleidinginfrastructuur en fietspaden. Alle werken, handelingen en constructies die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de wegen, spoorwegen, fietspaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen zijn toegelaten.</p> <p>De onderdelen van de infrastructuurbundel worden zodanig aangelegd dat de zone een groen karakter verkrijgt.</p> <p>De delen van deze zone die niet nodig zijn voor de kwalitatieve aanleg van de weg, kunnen worden ingericht conform de aanliggende bestemming.</p>


Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>volgende ruimtelijke inrichtingsprincipes voorop gesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een ontwerpsnelheid van 70km/uur;</li> <li>• De aanwezigheid van vrijliggende fietspaden met aanleg conform het Vademecum Fietsvoorzieningen;</li> <li>• De mogelijkheid om trage havenvoertuigen in te halen;</li> <li>• In principe de aanleg met 2x2 rijstroken;</li> <li>• Voldoende brede rijstroken van minimum 3,5 meter breedte;</li> <li>• Het voorzien van maximaal twee toegangen per bedrijf; bedrijfstoegangen worden enkel toegankelijk gemaakt via rechts-in, rechts-uitsysteem bij een 2x2 aanleg;</li> <li>• Het voorzien van oriëntatiehavens op logische plaatsen en geen parkeerstroken;</li> <li>• Voldoende ruimte tussen de onderdelen van de infrastructuurbundel met aanleg van groenvoorzieningen zoals hoogstammen en groenbermen;</li> <li>• Ruimte voor afwateringsinfrastructuur in relatie met de ecologische infrastructuur van het Molenvaardeken en de Avrijevaart;</li> <li>• Het voorzien van een niveauverschil tussen het doorgaande spoor (lijn 55) en de secundaire havenweg</li> </ul> <p>De verschillende infrastructuren - weg, spoor, pijpleiding – worden met elkaar gebundeld. Naast de bundeling van weg en spoor bestaat de infrastructuurbundel uit de volgende componenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stroken voor nutsleidingen en pijpleidingen;</li> <li>• waar van toepassing: een noord zuid verbinding voor langzaam verkeer;</li> <li>• buffergrachten;</li> <li>• laanbeplanting.</li> </ul> <p>Het zijn in hoofdzaak deze laatste twee elementen die worden uitgebouwd tot het landschappelijke raamwerk van het zeehaventerrein en dit in contrast tot de meer ‘natuurlijke’ behandeling van de boszone en de andere delen van de koppelingsgebieden.</p>		

Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>Voor de dimensies van de buffergrachten in functie van de vereiste waterberging en voor de afmetingen van de verschillende onderdelen van de infrastructuurbundel met de gewenste profielen wordt verwezen naar de voorstudie van het ruimtelijk uitvoeringsplan Kluisendok.</p> <p>De inplanting van windturbines creëert een nieuwe landschappelijke samenhang en beeld voor de gehele kanaalzone en in het bijzonder voor het nog te ontwikkelen Kluisendokgebied. De volgende ordeningsprincipes voor de inplanting van windturbines zijn hier van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het landschappelijk accentueren van de R4-west als een westelijke begrenzing van het zeehavengebied; daarom kunnen aan de naar de haven gerichte zijde evenwijdig aan de R4-west windturbines worden ingeplant;</li> <li>• Het landschappelijk accentueren van de grens tussen het zeehaventerrein en de omliggende koppingsgebieden ten noorden en ten zuiden van het Kluisendok; bij de inplanting wordt de afstand tot de woonkern van Rieme en Doornzele zo maximaal mogelijk gehouden en de hinder op de bedrijfsterreinen zo minimaal mogelijk gehouden.</li> <li>• Uitgaande van deze principes worden bij voorkeur de windturbines ingeplant in de infrastructuurbundel. Waar niet mogelijk kunnen deze aansluitend bij de infrastructuurbundel in de zone voor bos en in de zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven ingeplant worden. Bij de inplanting wordt om landschappelijke redenen en vanuit het oogpunt van beeldkwaliteit voor een maximale lineaire opstelling met nagenoeg dezelfde tussenafstanden en een zelfde type van windturbines geopteerd.</li> <li>• Om enige flexibiliteit te houden bij de concrete inplanting wordt de volledige zone van de infrastructuurbundel als potentiële inplantingsplaats opgevat.</li> </ul>	<p>Inplanting van de voorziene windturbines mogelijk maken</p>	<p>De inplanting en exploitatie van windturbines en bijbehorende noodzakelijke infrastructuur met het oog op het optimaal winnen van hernieuwbare energie is eveneens toegelaten.</p>

Niet verordenend			Verordenend
Titel zone	Ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>Reservatiezone voor infrastructuurbundel</b>	<p>Het is nog niet duidelijk hoeveel ruimte noodzakelijk is voor de realisatie van de infrastructuurbundel. Het gebied met overdruk wordt bij voorkeur voor de onderliggende bestemming ontwikkeld. Indien noodzakelijk kunnen delen van dit gebied ook worden benut voor de aanleg van infrastructuur. Na de realisatie van de infrastructuurbundel zal duidelijk worden welke delen van deze zone voor infrastructuurwerken worden ingenomen. De niet ingenomen delen worden gerealiseerd conform de onderliggende bestemmingen.</p>		 <p><b>Artikel 39 : Reservatiezone voor infrastructuurbundel</b>  Het gebied wordt gereserveerd voor de aanleg van havenwegen, spoorinfrastructuur, pijpleidingeninfrastructuur en fietspaden. Alle werken, handelingen en constructies die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de wegen, spoorwegen, fietspaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen zijn toegelaten.</p> <p>De onderdelen van de infrastructuurbundel worden zodanig aangelegd dat de zone een groen karakter krijgt.</p> <p>De inplanting en exploitatie van windturbines en bijbehorende noodzakelijke infrastructuur met het oog op het optimaal winnen van hernieuwbare energie is eveneens toegelaten.</p> <p>De delen die niet worden ingenomen voor de infrastructuurbundel, kunnen worden ontwikkeld conform de onderliggende bestemmingen.</p>

<p><b>Zone voor spoorinfrastructuur</b></p>	<p>In dit gebied wordt de omlegging van lijn 55 Gent-Zelzate – Sas van Gent gerealiseerd. Dit trace zal aangelegd zijn bij de vaststelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan zodat de bepalingen in de voorschriften een bevestiging van de bestaande toestand zijn.</p> <p>In dit gebied worden tevens de aftakkingen gemaakt naar de achterkaabundel Zandeken parallel aan de R4-west en naar de bedieningssporen op het zeehaventerrein.</p>	<p>De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorinfrastructuur</p>	 <p><b>Artikel 5: Zone voor spoorinfrastructuur</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorinfrastructuur.</p>
<p><b>Reservatiezone voor spoorinfrastructuur</b></p>	<p>Om de multimodale ontwikkeling van het zeehaventerrein Kluisendok te garanderen, wordt niet alleen weginfrastructuur aangelegd maar worden naar de individuele bedrijfsterreinen bedieningssporen aangelegd. Deze bedieningssporen vertrekken alle vanuit een achterkaabundel. In deze achterkaabundel worden de aangevoerde en afgevoerde wagons voor en vanuit de verschillende bedrijven gebundeld en ontkoppeld.</p> <p>Omwille van de configuratie van het dok wordt achterkaabundel Zandeken parallel aan de R4-west en aansluitend bij de infrastructuurbundel aangelegd. Een maximale perimeter voor de bouw van de achterkaabundel wordt gereserveerd.</p>	<p>De reservatie voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van achterkaabundels en sporen</p>	 <p><b>Artikel 16: Reservatiezone voor spoorinfrastructuur</b></p> <p>Het gebied wordt gereserveerd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorinfrastructuur.</p>

	<p>De terreinen in dit gebied worden evenwel niet met bedrijfsactiviteiten bebouwd om de gefaseerde aanleg van de achterkaibundel niet te hypothekeren. De uitbouw van de achterkaibundel gebeurt gefaseerd en volgt het ritme van de terreininname voor bedrijvigheid op het zeehaventerrein.</p> <p>De delen die niet worden ingenomen voor de aanleg van de achterkaibundel kunnen worden benut voor dezelfde economische activiteiten van de aangrenzende zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluizendok.</p>	<p>Het voor bedrijfsactiviteiten bouwvrij in functie van de gefaseerde aanleg van de achterkaibundel en het mogelijk maken van tijdelijke infrastructuurwerken en voorbereidende werken.</p> <p>De voor de achterkaibundel niet-ingenomen terreinen bestemmen voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluizendok</p>	<p>Het gebied kan niet voor bedrijfsactiviteiten worden bebouwd. Werken en handelingen ter voorbereiding van de aanleg voor spoorinfrastructuur en voor tijdelijke weg-, water- en pijpleidinginfrastructuur en ecologische infrastructuur zijn toegelaten.</p> <p>De delen die niet worden ingenomen voor de spoorinfrastructuur, kunnen worden bestemd voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluizendok.</p>
<b>zone voor bos</b>	<p>De inrichting van deze zone zal de visuele en akoestische hinder die uitgaat van het zeehaventerrein Kluizendok en noordelijke infrastructuurbundel naar de woonkern Rieme en Doornzele beperken en het zeehaventerrein naar zijn omgeving bufferen. Om hiervoor een afdoende afscherming naar de dorpskern en de omringende open ruimten te bekomen, wordt dit gebied dicht bebost. De bestaande bospartijen rond de site Twaalf Roeden maken deel uit van deze bosbuffer.</p> <p>De landschappelijke aanleg van het bos gebeurt met een geleidelijke overgang naar de Avrijevaart en het Molenvaardeken als strook met ecologische infrastructuur. Op deze wijze zullen de bospartijen indien wenselijk ook deel kunnen uitmaken van de ecologische infrastructuur in de zeehaven.</p> <p>Ten noorden van de Avrijevaart is een bijkomende zone voor bos voorzien om een verbeterde buffering te maken tov de kern Rieme.</p> <p>In de aanleg van de bosbuffer kan ook de voorziene infrastructuur voor de langzaam verkeersverbindingen worden geïntegreerd (zie verder). De aanleg van een dienstweg voor de waterzuiveringsinstallatie doorheen deze zone is mogelijk maar moet landschappelijk in de</p>	<p>De bestemming als boszone met bufferende functie</p> <p>De aanleg van een dienstweg voor de waterzuiveringsinstallatie</p>	 <p><b>Artikel 17: Zone voor bos</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een bos.</p> <p>De aanleg van een dienstweg voor de ontsluiting van de waterzuiveringsinstallatie kan worden toegelaten.</p>



	<p>boszone worden geïntegreerd. In de stedenbouwkundige aanvraag voor de aanleg van de dienstweg wordt de integratie met de beboste omgeving uitdrukkelijk aangegeven.</p> <p>De ontwikkeling van dit bosgebied zal gelijke tred houden met de ontwikkeling van het zeehaventerrein Kluizendok en de infrastructuurbundel zonder geen exacte tijdshorizonten voorop te stellen. In ieder geval is het bos aangelegd vooraleer het onmiddellijk aangrenzende zeehaventerrein voor economische activiteiten en de aangrenzende infrastructuurbundel in gebruik wordt genomen.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Om enige flexibiliteit te houden bij de concrete inplanting van windturbines wordt ook in deze zone een algemeen voorschrift gehanteerd. Conform het advies van de Windwerkgroep zullen de windturbines worden ingeplant op één lijn in principe in de infrastructuurbundel en waar niet mogelijk langsheen de randen van de infrastructuurbundel (zie ook zone voor infrastructuurbundel).</p> <p>Er wordt maximaal naar gestreefd de inplanting te voorzien in de infrastructuurbundel. Waar dit omwille van ruimtelijk-technische redenen en na grondige afweging van alle andere alternatieven niet mogelijk is, kan dit onmiddellijk aansluitend op de infrastructuurbundel in deze boszone maar zodanig dat de bufferende functie van dit gebied niet wordt geschaad.</p>	<p>Ontwikkeling van een zone voor bos voorafgaand aan de uitbouw van het aangrenzende zeehaventerrein Kluizendok en het aangrenzende deel van de infrastructuurbundel</p> <p>Inplanting van de voorziene windturbines mogelijk maken evenals aangeven van de randvoorwaarden.</p>	<p>De aanleg van het bos gebeurt voorafgaand aan de ingebruikname van het onmiddellijk aangrenzende gedeelte van het zeehaventerrein Kluizendok en het onmiddellijk aangrenzende gedeelte van de infrastructuurbundel</p> <p>In dit gebied is tevens de inplanting en exploitatie van windturbines en bijbehorende noodzakelijke infrastructuur met het oog op het optimaal winnen van hernieuwbare energie toegelaten, waar deze omwille van ruimtelijke redenen in de aangrenzende zone voor infrastructuurbundel niet kan worden ingeplant en op voorwaarde dat de bufferende functie van het bos niet wordt gehypothekeerd.</p>
<p><b>zone voor bos met kasteelbebouwing</b></p>	<p>De inrichting van deze zone zal de visuele en akoestische hinder die uitgaat van het zeehaventerrein Kluizendok en noordelijke infrastructuurbundel naar de woonkern Rieme en Doornzele beperken en het zeehaventerrein naar zijn omgeving bufferen. Om hiervoor een afdoende afscherming naar de dorpskern en de omringende open</p>	<p>De bestemming als boszone met bufferende functie</p>	<p></p> <p><b>Artikel 27: Zone voor bos met kasteelbebouwing</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een bos.</p>



	<p>ruimten te bekomen, wordt dit gebied dicht bebost. De bestaande bospartijen rond de site Twaalf Roeden maken deel uit van deze bosbuffer.</p> <p>De landschappelijke aanleg van het bos gebeurt met een geleidelijke overgang naar de Avrijevaart en het Molenvaardeken als strook met ecologische infrastructuur. Op deze wijze zullen de bospartijen indien wenselijk ook deel kunnen uitmaken van de ecologische infrastructuur in de zeehaven.</p> <p>Ten noorden van de Avrijevaart is een bijkomende zone voor bos voorzien om een verbeterde buffering te maken tov de kern Rieme.</p> <p>De ontwikkeling van dit bosgebied zal gelijke tred houden met de ontwikkeling van het zeehaventerrein Kluisendok en de infrastructuurbundel zonder geen exacte tijdshorizonten voorop te stellen. In ieder geval is het bos aangelegd vooraleer het onmiddellijk aangrenzende zeehaventerrein voor economische activiteiten en de aangrenzende infrastructuurbundel in gebruik wordt genomen.</p> <p>Ook bepaalde kantooractiviteiten en dienstverlenende activiteiten maken deel uit van de economische structuur van de Gentse kanaalzone. Zij omvatten een ruim scala aan economische activiteiten. Belangrijke voorwaarde bij de inplanting in dit gebied is de relatie en de gebondenheid met de aanwezige economische activiteiten in de zeehaven. Onder meer de volgende activiteiten zijn mogelijk binnen de bestaande vergunde gebouwen van het aanwezige kasteel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kantooractiviteiten;</li> <li>• dienstverlenende activiteiten als douaneformaliteiten, verzekeringen, bankactiviteiten, dataverwerking, telematica, communicatie, beveiliging... indien deze gegroepeerd kunnen worden in een bedrijfsverzamelgebouw;</li> <li>• service-station met beperkte handelsvoorzieningen;</li> <li>• hotel, restaurant en cafetaria met eventueel vergader- en congresfaciliteiten;</li> <li>• Bij deze activiteiten horen kantoor- en andere nevenruimten, erven, al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, ...</li> </ul> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>Ontwikkeling van een zone voor bos voorafgaand aan de uitbouw van het aangrenzende zeehaventerrein Kluisendok en het aangrenzende deel van de infrastructuurbundel</p> <p>Toelaten van zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven in bestaande vergunde gebouwen in het gebied</p>	<p>De aanleg van het bos gebeurt voorafgaand aan de ingebruikname van het onmiddellijk aangrenzende gedeelte van het zeehaventerrein Kluisendok en het onmiddellijk aangrenzende gedeelte van de infrastructuurbundel</p> <p>In bestaande, vergunde gebouwen in het gebied kan als nieuw gebruik zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven worden toegelaten. Daarbij kunnen de bestaande gebouwen beperkt worden uitgebreid.</p> <p>De zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven worden ontsloten via de bestaande wegen naar de infrastructuurbundel.</p>
--	---	--	---

	<p>Om enige flexibiliteit te houden bij de concrete inplanting van windturbines wordt ook in deze zone een algemeen voorschrift gehanteerd. Conform het advies van de Windwerkgroep zullen de windturbines worden ingeplant op één lijn in principe in de infrastructuurbundel en waar niet mogelijk langsheen de randen van de infrastructuurbundel (zie ook zone voor infrastructuurbundel). Er wordt maximaal naar gestreefd de inplanting te voorzien in de infrastructuurbundel. Waar dit omwille van ruimtelijk-technische redenen en na grondige afweging van alle andere alternatieven niet mogelijk is, kan dit onmiddellijk aansluitend op de infrastructuurbundel in deze boszone maar zodanig dat de bufferende functie van dit gebied niet wordt geschaad.</p>	<p>Inplanting van de voorziene windturbines mogelijk maken evenals aangeven van de randvoorwaarden.</p>	<p>In dit gebied is tevens de inplanting en exploitatie van windturbines en bijbehorende noodzakelijke infrastructuur met het oog op het optimaal winnen van hernieuwbare energie toegelaten, waar deze omwille van ruimtelijke redenen in de aangrenzende zone voor infrastructuurbundel niet kan worden ingeplant en op voorwaarde dat de bufferende functie van het bos niet wordt gehypothecerd.</p>
<p><b>Zone voor bos met zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven</b></p>	<p>Ook bepaalde kantooractiviteiten en dienstverlenende activiteiten maken deel uit van de economische structuur van de Gentse kanaalzone. Zij omvatten een ruim scala aan economische activiteiten. Belangrijke voorwaarde bij de inplanting in dit gebied is de relatie en de gebondenheid met de aanwezige economische activiteiten in de zeehaven. Onder meer de volgende activiteiten zijn mogelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kantooractiviteiten;</li> <li>• dienstverlenende activiteiten als douaneformaliteiten, verzekeringen, bankactiviteiten, dataverwerking, telematica, communicatie, beveiliging... indien deze gegroepeerd kunnen worden in een bedrijfsverzamelgebouw;</li> <li>• service-station met beperkte handelsvoorzieningen;</li> <li>• hotel, restaurant en cafetaria met eventueel vergader- en congresfaciliteiten;</li> <li>• Bij deze activiteiten horen kantoor- en andere nevenruimten, erven, al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, ...</li> </ul>	<p>De bestemming voor bos met daarin ondergeschikt zeehavengebonden kantoor- en dienstverlenende activiteiten.</p>	<div data-bbox="1608 639 1839 759" data-label="Image"> </div> <p><b>Artikel 18: Zone voor bos met zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg van een bos met ondergeschikt zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven voor zover zij complementair zijn met de zeehaven- en watergebonden bedrijven.</p>

	<p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Om deze zone conform de visie en het ruimtelijk concept als een bos te ontwikkelen met een bufferende functie naar de omgeving zijn de in te planten activiteiten hieraan ondergeschikt. Vandaar dat het nodig is dat de volgende aspecten planmatig en samenhangend worden uitgewerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het verkavelingspatroon en/of concessieplan;</li> <li>• de groenstructuur;</li> <li>• de architecturale kwaliteiten;</li> <li>• de integratie van de site Twaalf Roeden;</li> <li>• de ontsluiting naar de secundaire havenweg;</li> <li>• het grondverzet;</li> <li>• het integraal waterbeheer</li> <li>• ...</li> </ul> <p>Om de economische activiteiten voldoende visueel af te schermen en om voldoende functionele en ecologische samenhang met de andere delen van de omgevende zone voor bos te realiseren wordt minimaal 30% van het gehele gebied bebost. De bebossing wordt volgens ecologische principes zoals omschreven in de vigerende wetgeving uitgevoerd.</p> <p>Om de bedrijfsgebouwen visueel en landschappelijk één onderdeel te laten uitmaken van het bos blijft – gelet op de geringe terreindiepte - de terreinoppervlakte van ieder gebouwcomplex beperkt net als de bouwhoogte. Voor de bouwhoogte wordt gerefereerd naar de bestaande hoogte van de boomkruinen (ca 12-16 meter). De bebossing zodanig gespreid over het gehele gebied dat aan de landschappelijke samenhang wordt tegemoet gekomen.</p> <p>Om enige flexibiliteit te houden bij de concrete inplanting van windturbines wordt ook in deze zone een algemeen voorschrift gehanteerd. Conform het advies van de Windwerkgroep zullen de</p>	<p>Vastleggen van een percentage te bebossen oppervlakte en de spreiding</p> <p>Vastleggen van de maximale terreinoppervlakte voor ieder gebouwcomplex evenals de bouwhoogte.</p> <p>Inplanting van de voorziene windturbines mogelijk maken</p>	<p>Minimaal 30% van het gebied dient bebost te worden. De te bebossen oppervlakte wordt gespreid over het gehele terrein. De aanleg van het bos gebeurt voorafgaand aan de ingebruikname van het gebied.</p> <p>De terreinoppervlakte van ieder afzonderlijk gebouwcomplex is beperkt tot 1500 m<sup>2</sup>. De bouwhoogte wordt beperkt tot 12 meter indien de parkeervoorzieningen niet in het bouwvolume worden geïntegreerd, indien dat wel het geval is bedraagt de maximum bouwhoogte 16 meter. De beperking m.b.t. de maximum bouwhoogte gelden voor de hoofdgebouwen, niet voor eventuele liftschachten, schouwen, technische ruimten op het dak, antennes, ...</p> <p>In dit gebied is tevens de inplanting en exploitatie van windturbines en bijbehorende noodzakelijke infrastructuur met het oog op het optimaal winnen van hernieuwbare energie toegelaten.</p>
--	---	--	--

	windturbines worden ingeplant op één lijn in principe in de infrastructuurbundel en waar niet mogelijk langsheen de randen van de infrastructuurbundel (zie ook zone voor infrastructuurbundel).		
<b>Zone voor waterzuiveringsinfrastructuur</b>	<p>In het plan zijn twee gebieden bestemd als zone voor waterzuiveringsinfrastructuur:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De bestaande waterzuiveringsinstallatie moet verder kunnen blijven functioneren omdat deze de bufferende functie van het omgevende gebied alsdusdanig niet hypothekeert en past in het opzet van een koppelingsgebied. Onder waterzuiveringsinfrastructuur worden alle constructies begrepen die het optimaal functioneren van de installatie omvatten. Toch zal de landschappelijke inrichting van het perceel moeten aansluiten bij het omgevende bos en maximaal bebost worden en de . Bij iedere stedenbouwkundige aanvraag voor deze installatie zal de relatie en de samenhang met de overige delen van het bos uitdrukkelijk moeten worden aangegeven.</li> <li>2. De gebouwen en dienstwoning gesitueerd over de Avrijevaart moeten verder kunnen blijven functioneren op hun huidige locatie.</li> </ol> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	De bestemming voor aanleg, beheer en exploitatie van waterzuiveringsinfrastructuur	 <p><b>Artikel 19: Zone voor waterzuiveringsinfrastructuur</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van waterzuiveringsinfrastructuur.</p>
<b>zone voor waterloop</b>	De herschikking van het bedrijfsperceel van het bouwmaterialen-bedrijf De Jaegher aan de Terdonkkaai noodzaakt een omlegging van de	De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie als waterloop.	 <p><b>Artikel 20: Zone voor waterloop</b></p> <p>Dit gebied is bestemd voor het beheer, exploitatie en de aanleg van een waterloop volgens de</p>

	<p>overwelfde Avrijevaart. Tegelijkertijd zal de omgelegde Avrijevaart de voelbare en ecologisch waardevolle grens tussen het zeehaventerrein Kluizendok en het park van Rieme Oost vormen. De omlegging van de Avrijevaart zal gebeuren in overleg met de beheerder van het aangrenzende zeehaventerrein en de Vlaamse overheid (Administratie Waterwegen en Zeewezen) overeenkomstig de normen en aanbevelingen daartoe verstrekt door de beheerder van de waterloop (Afdeling Water).</p> <p>Dit gebied omvat de verlegde loop van de Avrijevaart tussen de Tragelstraat en de Terdonkkaai. De bestemming maakt alle werken en handelingen mogelijk die voor het waterbeheer en voor een ecologische aanleg van de waterloop noodzakelijk zijn</p>		<p>technieken van de natuurtechnische milieubouw.</p>
<p><b>Zone voor permanente ecologische infrastructuur</b></p>	<p>Dit gebied omvat de bestaande waterlopen Avrijevaart en Molenvaardeken en aan beide zijden een strook van 15 meter voor het ecologische beheer van de waterloop. Hierdoor worden de Avrijevaart en het Molenvaardeken en de directe omgeving onderdeel van de ecologische infrastructuur in de zeehaven. Uiteraard kan het aangrenzende bos- en landbouwgebied ook deel uitmaken en ingericht in functie van de ecologische infrastructuur in de zeehaven. (zie ook zone voor bos, zone voor landbouw verweven met natuur, bos en recreatie en zone voor landbouw met nabestemming bos).</p> <p>De voorschriften hebben ook betrekking op de verlegging van de loop van het Molenvaardeken. De loop van het Molenvaardeken wordt verlegd tussen het Gaverstraatje en de westelijke doorgang aan de R4 west. Immers de uitbouw van het zeehaventerrein noodzaakt een omlegging van het hier deels gekanaliseerde Molenvaardeken. Tegelijkertijd zal het omgelegde Molenvaardeken de voelbare en ecologisch waardevolle grens van het economische gebied vormen en het netwerk voor langzaam verkeer tussen Doornzele, Rieme en Wippelgem/Kluizen vervolledigen. De omlegging van het Molenvaardeken zal gebeuren onder de verantwoordelijkheid van de</p>	<p>De bestemming voor de (her)aanleg, de ontwikkeling en het beheer van de waterloop, kleinschalige infrastructuur voor recreatievisserij en wandel- en fietspadeninfrastructuur.</p>	<div data-bbox="1608 587 1839 703" data-label="Image"> </div> <p><b>Artikel 21: Zone voor permanente ecologische infrastructuur</b></p> <p>Dit gebied is bestemd voor de aanleg, de ontwikkeling en het beheer volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw van de waterloop en het natuurgericht beheer van de kleine landschapselementen. Ook is de aanleg, het beheer en de exploitatie van kleinschalige infrastructuur voor recreatievisserij en wandel- en fietspadeninfrastructuur toegelaten maar ondergeschikt aan de ecologische functie van het gebied.</p>

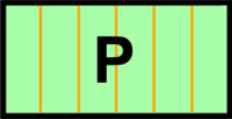
	<p>terreinbeheerder van het zeehaventerrein overeenkomstig de normen en aanbevelingen daartoe verstrekt door de beheerder van de waterloop.</p> <p>Ter hoogte van de bestaande spoorlijn aan de woningcluster aan de Terdonkkaai is vandaag de loop van het Molenvaardeken naar het noorden afgebogen. Om op lange termijn een herstel van de historische loop richting kanaal mogelijk te maken is een bouwvrije strook voorzien tussen het bestaande veevoederbedrijf Sanders Agro en de bestaande woningen.</p> <p>De bestemming maakt alle werken en handelingen mogelijk die voor het waterbeheer en voor een ecologische aanleg van de waterloop noodzakelijk zijn. Voor de gewone ruimings- en onderhoudswerken aan de waterloop worden vanuit ruimtelijk oogpunt geen bijkomende voorwaarden nodig geacht.</p> <p>Aan beide zijden van de waterlopen wordt een strook als ecologische infrastructuur uitgebouwd met de bedoeling om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de ecologische functie van de waterloop te versterken;</li> <li>• de recreatieve functie van de waterloop aan te vullen onder de vorm van kleinschalige wandel-, fiets- en recreatievisserij-infrastructuur; deze infrastructuur is steeds ondergeschikt aan de ecologische functie;</li> <li>• de landschappelijke betekenis van deze waterloop te versterken onder meer met de aanleg van bomenrijen.</li> </ul> <p>Een strook van 15 m aan iedere zijde (eventueel te integreren met de inrichting in de aanliggende zones) maakt de ecologische uitbouw en beheer van deze waterloop gecombineerd met de eventuele aanleg van een wandel/fietspad en kleinschalige infrastructuur voor recreatievisserij mogelijk. Hieronder zijn begrepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de aanleg van eventuele vissteigers in het water</li> <li>• de aanleg van eventuele voetgangersbruggen;</li> <li>• het plaatsen van bijbehorend straatmeubilair;</li> <li>• het plaatsen van verlichtingselementen;</li> <li>• het plaatsen van eventuele afsluitingen;</li> <li>• .....</li> </ul> <p>Bij de aanleg van deze infrastructuur wordt maximaal gebruik gemaakt van de aanbevelingen uit de natuurtechnische milieubouw.</p>		
--	---	--	--

	<p>Het tracé van het fiets- en wandelpad is dusdanig uitgetekend dat een gesloten en logisch netwerk van langzaam verkeersverbindingen tussen het zeehaventerrein Kluizendok en de woonkernen Rieme, Wippelgem en Kluizen kan worden gerealiseerd. Met een symbolische aanduiding (zie verder) is aangegeven langs welke zijde van de Avrijevaart en het Molenvaardeken het fiets- en wandelpad wordt aangelegd.</p> <p>Tevens gebeurt de uitbouw van ecologische infrastructuur in samenhang met het afwateringssysteem in de aangrenzende gebieden.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>		
<p><b>zone voor bestaande landbouwbedrijven</b></p>	<p>Alhoewel dit gebied mee een bufferende functie ten aanzien van de havenactiviteiten heeft, is het geen buffergebied in de strikte betekenis van het woord. Omwille van het feit dat de schaal van het totale gebied verkleint en omwille van de uitbouw van een maritiem en industrieel complex rond deze gebieden, zullen naast de landbouw binnen dit gebied natuurbehoud, landschapszorg, recreatief medegebruik en waterbeheersing als ondergeschikte functies voorkomen. Vandaar dat een samengebruik met andere ruimtegebruikers moet worden gezocht. Andere ruimtegebruikers zijn onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hobbylandbouw en andere vormen van actieve landbouw.</li> <li>• natuurbehoud in functie van de ecologische infrastructuur in de zeehaven;</li> <li>• bosbouw;</li> <li>• laagdynamische vormen van recreatie zoals wandelen en fietsen;</li> </ul> <p>In dit gebied bevinden zich vandaag reeds meerdere land- en tuinbouwbedrijven. De ontwikkeling ervan ondersteunt de rol van dit gebied zodat zij verder kunnen uitbreiden. De gronden blijven dan ook</p>	<p>Het bestemmen voor landbouw als hoofdfunctie met natuurbehoud en landschapszorg, bos en laagdynamische recreatie als ondergeschikte functies.</p>	<div data-bbox="1608 587 1832 703" style="border: 2px solid black; background-color: yellow; text-align: center; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p><b>AG</b></p> </div> <p><b>Artikel 54: Zone voor bestaande landbouwbedrijven.</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor landbouw. Natuurbehoud en landschapszorg, recreatief medegebruik en waterbeheersing zijn ondergeschikte functies. In dit gebied kunnen geen nieuwe land- en tuinbouwbedrijven worden opgericht.</p>


	<p>grotendeels in private eigendom.</p> <p>Nieuwe landbouwzetels kunnen hier evenwel in de toekomst niet worden opgericht omwille van de afstand tot de economische activiteiten in het zeehaventerrein.</p> <p>Bij deze functies horen tevens specifieke infrastructures, constructies zoals schuilplaatsen en voederplaatsen, natuur- en landschapselementen, onderhouds- en beheersvoorzieningen. De gronden voor de land- en tuinbouwactiviteiten kunnen ook bij de verdere landschappelijke inrichting van dit gebied in private eigendom blijven.</p> <p>Voorbeelden van vergunbare of toegelaten verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Watervoorzieningen</li> <li>• Hoevetoerisme</li> <li>• Zorgboerderijen</li> <li>• Landbouweducatie</li> <li>• Hoeveproducten</li> </ul> <p>De Vlaamse overheid zal in overleg met de betrokken (private) actoren de landschappelijke structuur uittekenen en de voornaamste landschappelijke karakteristieken van het gebied aangeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het kleinschalig karakter;</li> <li>• de ontsluitingswegen voor langzaam verkeer vanuit Rieme en Doornzele;</li> <li>• de publieke ruimten;</li> <li>• de ecologische infrastructuur onder meer langs de kleine waterlopen en grachten;</li> <li>• de kleine landschapselementen.</li> </ul>	<p>Een bouwverbod voor nieuwe land- en tuinbouwbedrijven.</p> <p>Het mogelijk maken van de uitbreiding van de bestaande land- en tuinbouwbedrijven.</p>	<p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen – waarvoor volgens artikel 99 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is – zijn vergunbaar of toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van het bestaande landbouwbedrijf.</li> </ul> <p>Een bestaande landbouwbedrijfszetel mag enkel de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woningen van de exploitanten bevatten, evenals verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn of gericht zijn op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en van landschapswaarden;</li> <li>- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor het gebied;</li> </ul>
--	--	---	--




	<p>Het landschapsonwerp voor het gehele gebied en zijn omgeving maakt dan ook een belangrijk onderdeel uit van de toekomstige inrichting als koppelingsgebied. Om de keuze voor een perceelsgewijze ontwikkeling te ondersteunen, zal in het onderzoek veel aandacht gaan naar het tijdsaspect én aan de karakteristieken van het kleinschalig landschap.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>De stedenbouwkundige vergunningen in het gebied kunnen mede worden beoordeeld aan de hand van de elementen uit het onderzoek naar de landschappelijke inrichting. Dit onderzoek wordt dan ook best door de vergunningverlenende overheden gevalideerd.</p> <p>Om aan effectieve landschapsbouw te doen en om daarbij te kunnen beschikken over percelen of delen van percelen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het landschapsonwerp kunnen de betrokken overheden (Vlaamse overheid, provincie en gemeenten) steeds hun grondbeleidsinstrumenten in dit gebied inzetten.</p> <p>Leegstaande landbouwbedrijven kunnen eventueel als woning worden gebruikt. Het omvormen van de landbouwgebouwen tot meerdere woningen is niet verantwoord in een koppelingsgebied.</p>	<p>Het mogelijk maken dat leegstaande landbouwbedrijven voor woning worden benut.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie of recreatief medegebruik;</li> <li>- Het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor recreatief verkeer;</li> <li>- Het herstellen of heraanleggen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen</li> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;</li> </ul> <p>Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p> <p>In bestaande, vergunde, eventueel leegstaande landbouwbedrijven in het gebied kan als nieuw gebruik wonen worden toegelaten. Daarbij mogen echter de bedrijfsgebouwen niet afgesplitst worden van de bedrijfswooning. Meergezinswoningen zijn uitgesloten.</p>
--	---	---	--


<p><b>zone voor park Rieme Oost</b></p>	<p>Het gebied wordt ingericht samen met delen van zijn omgeving tot een hedendaags recreatief park met bufferende functie voor de dorpskern van Rieme. Een gedeelte van de speelvoorzieningen waaraan het dorp behoefte heeft kan hier worden ingeplant; refererend naar het havengebeuren kan daarbij een industriële vormgeving worden toegepast. Het park wordt ingericht, voortbouwend op de deels begroeiide heuvelrug, met een dichte, groene zone langsheen de kanaalweg en een open deel (met onder meer de speelvoorzieningen) naar het dorp toe. Het park wordt zo min mogelijk door verkeersinfrastructuur doorsneden. In het zuiden sluit het park landschappelijk aan op het historische landschap langsheen de Avrijevaart.</p> <p>In het park kan ook een bovenlokale toeristisch-recreatieve functie worden ingebracht, mede om de leefbaarheid van Rieme hierdoor een extra impuls te geven. Dit kan onder de vorm van een kunstwerk of uitkijkpunt - met een bovenlokale uitstraling - met inbegrip van de bijhorende horeca. Het uitkijkpunt wordt bij voorkeur ingeplant op de heuvelrug en dient een overzicht te bieden op de kanaalzone.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>Bestemming van de specifieke aspecten van het park te Rieme Oost.</p> <p>Mogelijk maken van natuurontwikkeling, bosontwikkeling, natuureducatie, culturele aspecten en laagdynamische dagrecreatieve voorzieningen</p>	 <p><b>Artikel 23: Zone voor park Rieme Oost</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur- en landschapswaarden. Binnen dit parkgebied zijn natuurbehoud, landschapszorg, bosbouw, natuureducatieve en culturele activiteiten en laagdynamische dagrecreatieve activiteiten (enkel niet lawaaiërige sporten) en integraal waterbeheer nevensgeschikte functies.</p> <p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen zijn vergunbaar of toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en landschapswaarden;</li> <li>- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie, recreatief, cultureel en/ of socio-cultureel medegebruik;</li> <li>- het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd recreatief medegebruik;</li> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig</li> </ul>
---	---	---	--


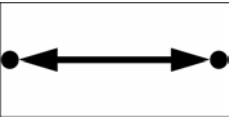
			<p>zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;</p> <p>Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p>
<p><b>zone voor secundaire havenweg</b></p>	<p>In dit gebied kan de weg met alle bijbehorende voorzieningen fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen worden aangelegd of worden heringericht. Deze weg heeft als functie secundaire havenweg.</p> <p>Om op de secundaire havenweg de verbindingfunctie tussen de economische gebieden Rieme-noord/Kuhlmannkaai en de R4 optimaal te kunnen realiseren, worden de volgende ruimtelijke inrichtingsprincipes vooropgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een ontwerpsnelheid van 70km/uur;</li> <li>• De aanwezigheid van vrijliggende fietspaden met aanleg conform het Vademecum Fietsvoorzieningen;</li> <li>• De mogelijkheid om trage havenvoertuigen in te halen;</li> </ul>	<p>De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weginfrastructuur.</p> <p>De inrichting als secundaire havenweg.</p>	<div data-bbox="1608 762 1839 884" style="border: 2px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p><b>SH</b></p> </div> <p><b>Artikel 24: Zone voor secundaire havenweg</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als secundaire havenweg.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In principe het behoud van het 2x1 profiel omwille van de beperkte breedte;</li> <li>• Voldoende brede rijstroken van minimum 3,5 meter breedte;</li> <li>• Het voorzien van maximaal twee toegangen per bedrijf;</li> <li>• Het voorzien van oriëntatiehavens op logische plaatsen en geen parkeerstroken;</li> <li>• Voldoende ruimte tussen de onderdelen met groenvoorzieningen zoals hoogstammen en groenbermen</li> <li>• Ruimte voor afwateringsgrachten.</li> </ul> <p>Voor het gewenst typeprofiel secundaire havenweg wordt verwezen naar het raamplan voor het onderliggende wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen.</p> <p>De delen van dit gebied die niet worden ingenomen voor de aanleg van de weg en zijn aanhorigheden kunnen worden benut voor het Rieme Oost-park.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>De voor de weg niet ingenomen terreinen bestemmen voor de bestemming van de aangrenzende parkzone</p>	<p>De gronden bestemd voor de aanleg van de weginfrastructuur kunnen tevens gebruikt worden voor de volgende bestemmingen met inbegrip van de bouwwerken die gevat worden onder deze bestemmingen onder de volgende beperkende voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de hoofdbestemming mag niet worden geschaad;</li> <li>• de toegelaten bestemmingen zijn de bestemmingen van aanpalende zones volgens de voorschriften van het vigerende plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan.</li> <li>• De delen die niet worden ingenomen voor de secundaire havenweg en de aanhorigheden kunnen worden bestemd onder de stedenbouwkundige voorschriften van de “zone voor park Rieme Oost”</li> </ul>
<p><b>Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven</b></p>			 <p><u>Artikel 2:</u> zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven</p>

	<p>De bestemming van dit gebied is inhoudelijk identiek als de bestemming van de andere zeehaventerreinen in de Gentse zeehaven. Dit gebied sluit immers ruimtelijk aan op het bestaande bedrijfsterrein.</p> <p>Uit onderzoek van het tracé voor de secundaire havenweg tussen het verder te ontwikkelen bedrijventerrein Rieme Noord (zie deelgebied 1) en de bestaande kanaalweg en na overleg met het bedrijf zal dit meest noordelijke deel van de gewestplanbestemming “koppelingsgebied 2” te Rieme Oost onderdeel blijven van de bedrijfsterrein van Total. Een herbestemming naar “zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” van deze smalle strook ligt aldus voor de hand.</p> <p>De concrete inrichting van dit gebied voor economische activiteiten blijft met deze voorschriften voldoende flexibel. Dienstverlenende bedrijven zoals bankagentschappen en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven worden in dit gebied niet toegelaten omwille van de beperkte omvang van het terrein. Tankstations en wasinstallaties behoren niet tot dienstverlenende bedrijven maar tot de zeehavenondersteunende regionale bedrijvigheid.</p> <p>Belangrijke criteria bij de beoordeling van iedere aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning zijn de verbeterde buffering naar het omliggende woongebied, het zorgvuldig ruimtegebruik, de aandacht voor buffering en de kwaliteitsvolle aanleg van de bedrijfsgebouwen en terreinen waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke functionele invulling van ieder gebouw en/of terrein en de aandacht voor de ecologische infrastructuur.</p> <p>Alhoewel het om een gebied met beperkte oppervlakte gaat, wordt het watersysteem steeds zo aangelegd dat er rekening houdend met de mogelijkheden van de bodemstructuur, maximaal wordt geïnfiltrerd en minimaal wordt afgevoerd. De principes inzake integraal waterbeheer zullen concreet in de terreininrichting worden vertaald. Tevens zal de</p>	<p>De bestemming voor zeehaven- en watergebonden activiteiten</p> <p>Beoordeling van stedenbouwkundige aanvraag op basis van criteria als zorgvuldig ruimtegebruik, kwaliteitsvolle aanleg van terreinen en gebouwen, ecologische infrastructuur</p>	<p>Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleverings- bedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven.</p> <p>Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt beoordeeld aan de hand van volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De verbeterde buffering naar het omliggende woongebied;</li> <li>• Zorgvuldig ruimtegebruik met toepassing van de best beschikbare technieken;</li> <li>• een kwaliteitsvolle aanleg van het bedrijfsterrein en afwerking van de bedrijfsgebouwen weliswaar afgestemd op de functionele invulling;</li> <li>• de aandacht voor de permanente en de tijdelijke ecologische infrastructuur.</li> </ul> <p>Bij de aanleg van het terrein moet het waterbergend vermogen van het gebied zo veel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt.</p>
--	---	--	--

	<p>terreinbeheerder er voor zorgen dat de buffercapaciteit voor de afwatering van de verharde oppervlakken bij voorkeur wordt voorzien op het zeehaventerrein zelf.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>		
<p><b>Zone voor bestaande productiebedrijvigheid in zeehavengebied</b></p>	<p>De bestemming maakt het verder zetten op korte en op lange termijn en de geleidelijke ombouw van het veevoederbedrijf Sanders Agro overeenkomstig de gestelde ruimtelijke en milieuvorwaarden mogelijk. Deze voorwaarden zijn onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bijkomende bebouwingsmogelijkheden op het eigen perceel;</li> <li>• een enkele ontsluiting naar de kanaaloeverweg;</li> <li>• vergroten van de buffering naar de aangrenzende woningen met hoogstammige bomenrij en onderbegroeiing;</li> <li>• stappen naar een grotere watergebondenheid en een verplichting hiertoe na het aflopen van de huidige milieuvergunning (in 2022);</li> <li>• blijvende aandacht voor het esthetisch uitzicht, doch zonder afbreuk te doen aan de vormgeving van het bestaande gebouwencomplex met de in het havenlandschap toonaangevende hoogbouw;</li> <li>• inzet van best beschikbare technieken en geen toename van de hinder naar de aangrenzende woningen bij eventuele nieuwe activiteiten en productieprocessen;</li> </ul> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Aan de zuidelijke perceelsgrens van het bestaande veevoederbedrijf Sanders Agro wordt een bufferstrook van 25 meter breedte ingesteld.</p>	<p>Bestemming voor bestaand productiebedrijf</p> <p>Instellen van een bouwverbod en aanleg van een groenaanplanting als buffer en verlegging van het Molenaardeken</p>	 <p><b>Artikel 25: Zone voor bestaande productiebedrijvigheid in zeehavengebied</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de verdere ontwikkeling van het bestaande productiebedrijf.</p> <p>Een strook van 25 meter vanaf de zuidelijke</p>

	<p>Deze strook heeft een dubbel doel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er wordt door middel van een specifieke groenaanplanting aangegeven dat in dit gebied de historische loop van het Molenvaardeken zich situeert en deze loop eventueel in de toekomst kan worden hersteld;</li> <li>2. Er wordt hier een verdere bebouwing voor economische activiteiten voorkomen en kan een weliswaar beperkte buffering naar de aangrenzende woningen worden gerealiseerd.</li> </ol> <p>De buffering integreert de huidige, bestaande beplanting in een samenhangende groenaanleg en vult deze aan met minstens een hoogstammige bomenrij en onderbegroeiing. Op lange termijn is een volledige en dichte groeninrichting met afbraak van de bestaande loods in deze strook mogelijk met al dan niet de realisatie van de verlegde beek en oeverbeplanting.</p> <p>Bij een eventuele stopzetting van de bestaande bedrijvigheid zal het perceel zonder de 25 meter zuidelijke bufferstrook deel uitmaken van de zone voor bos met zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven. De voorschriften voor deze zone zullen dan ook op dit perceel van toepassing worden. De specifieke bufferzone naar de aangrenzende woningen blijft behouden.</p>	<p>Nabestemming als zone voor bos met zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven</p>	<p>perceelsgrens is aan te leggen als buffer. In deze strook zijn geen nieuwe gebouwen of constructies toegelaten.</p> <p>Bij stopzetting van agro-industriële activiteiten zijn de stedenbouwkundige voorschriften van de zone voor bos met zeehavengebonden kantoren en dienstverlenende bedrijven van toepassing.</p>
<p><b>Zone voor wonen</b></p>	<p>Dit gebied omvat de bestaande woningen met de bijbehorende onderdelen als tuin, garage, stallen, ... die vandaag in de gewestplanbestemmingen “bufferzone” en “koppelingsgebied type 1” zijn gelegen.</p> <p>Omdat deze bestaande woningen zelfs na ontwikkeling van dit deelgebied wellicht leefbaar kunnen blijven, kunnen zij worden verbouwd en/of herbouwd op de plaats van de huidige vestiging.</p> <p>Om voor deze woningen geen andere regeling dan woningen in Doornzele Dries te bekomen, wordt geopteerd voor het algemeen</p>	<p>De bestemming voor ver- en herbouw van bestaande woningen</p>	 <p>Artikel 26: Zone voor wonen</p> <p>Het gebied is bestemd voor wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Onder aan het wonen verwante voorzieningen worden verstaan: winkels voor dagelijkse aankopen, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten, parkeer- en openbaar vervoervoorzieningen, sociaal-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen; voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke</p>

	stedenbouwkundig voorschrift inzake wonen.		omgeving
<b>zone voor voorzieningen in Doornzele</b>	<p>Dit gebied bevat een schoolcomplex dat ook op termijn leefbaar kan blijven en dat voor Doornzele Dries een meerwaarde betekent. Er kunnen geen bijkomende private voorzieningen wel bijkomende gemeenschapsvoorzieningen worden ingeplant.</p> <p>Deze bestemming is nodig om deze bestaande voorziening te optimaliseren teneinde een betere uitbouw en integratie in het dorp mogelijk te maken.</p>	De algemene bestemming als zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen	 <p><b>Artikel 35: zone voor voorzieningen in Doornzele</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen.</p>
<b>Verbinding voor langzaam verkeer</b>	<p>De meest noodzakelijk geachte verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen de dorpen Rieme en Doornzele, het zeehaventerrein Kluisendok en Wippelgem/Kluisen zijn symbolisch aangegeven met het aantakpunt en de te realiseren verbinding.</p> <p>Bestaande wegenis die vandaag toegankelijk is voor fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer, kan ingeschakeld worden in het netwerk van de langzaam verkeersverbindingen. De uitbouw van dit netwerk vergt aldus zowel de realisatie van nieuwe infrastructuur met paden, bruggen, ... als de herprofilering van bestaande wegenis. De specifieke inrichtingsaspecten (tracering, dwarsprofiel, lengteprofiel, materiaalgebruik, bijkomende infrastructuur zoals bruggen, onderdoorgangen, ...) worden bepaald door de bestemming en de inrichtingsaspecten van de zone waarin de infrastructuur wordt</p>	Het vastleggen van de symbolische aanduiding	 <p><b>Artikel 28: verbinding voor langzaam verkeer</b></p> <p>Waar een verbinding voor langzaam verkeer is aangegeven, wordt de infrastructuur voor bestaande verbindingen voor langzaam verkeer onderhouden, beheerd en geëxploiteerd en wordt bijkomende infrastructuur voor verbindingen voor langzaam verkeer aangelegd.</p>



	<p>aangelegd.</p> <p>Om een maximale scheiding tussen het economische verkeer en het lokale verkeer te bekomen, wordt de nieuwe infrastructuur binnen dit netwerk in elk geval zodanig uitgebouwd dat zij geen doorgaande verbindingen naar en van het zeehaventerrein vormen voor het gemotoriseerd verkeer. Voor erfontsluiting, onderhoud en beheer van het net is gemotoriseerd verkeer mogelijk.</p>	<p>Het beperken van gebruik door gemotoriseerd verkeer</p>	<p>De verbindingen worden zo uitgevoerd dat geen of slechts occasioneel gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van deze infrastructuur.</p>
<p><b>Bestaande hoogspanningsleiding</b></p>	<p>Deze aanduiding moet het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleidingen die als gewestplanbestemming zijn aangegeven, ook in de toekomst mogelijk houden.</p>	<p>het onderhoud en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleidingen</p>	<div data-bbox="1608 475 1836 592" data-label="Image"> </div> <p>Artikel 29: Bestaande hoogspanningsleiding</p> <p>Waar een bestaande hoogspanningsleiding is aangegeven, is het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleiding toegelaten.</p>

<p><b>Leidingenstraat</b></p>	<p>De leidingenstraat voor de (her)aanleg van ondergrondse en bovengrondse leidingen is symbolisch aangegeven. Het aangeven van een strook of zone met een vaste breedte is in een zeehaventerrein niet opportuun, laat staan dat dit mogelijk zou zijn.</p> <p>De bestaande leidingstroken en -straten aangegeven op het gewestplan worden opnieuw aangeduid en aangevuld met het tracé van de aan te leggen leidingenstraten. Het betreft in dit gebied drie leidingenstraten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze in het tracé van de op te heffen spoorlijn 55 waardoor een zuidelijke verbinding met het bestaande leidingen net in de kanaalzone kan worden gemaakt.</li> <li>• De oost-westverbinding onder het kanaal</li> <li>• De noord-zuid relatie onder het Kluisendok die alle bestaande en verlegde leidingen bundelt.</li> </ul> <p>Vermits in de infrastructuurbundel rond het Kluisendok leidingen kunnen worden aangelegd, zijn in dit deelgebied alleen deze leidingenstraten opgenomen die hiermee aanvullend zijn.</p> <p>Voor de concrete uitvoerings- en inrichtingsmodaliteiten (dwarsprofiel, breedte, aantal leidingen naast elkaar, ...) bij de aanleg van leidingen wordt in de eerste plaats teruggevallen op de eigen wetgeving zoals de Gaswet. Bepaling in functie van de realisatie van ecologische infrastructuur en verharding in functie van ontsluiting of verbinding voor gemotoriseerd en ander verkeer moet mogelijk blijven in zoverre de aanleg van leidingen niet wordt gehypothekeerd en de eigen wetgeving dit toelaat. De concrete inrichting van de strook waarin de leidingen worden aangelegd sluit wat vormgeving, materiaalgebruik en beeldkwaliteit betreft maximaal aan met de naaste omgeving.</p>	<p>Instellen van een leidingstraat</p>	 <p><b>Artikel 30: Leidingenstraat</b></p> <p>Waar een leidingstraat is aangegeven, kunnen bestaande leidingen onderhouden, beheerd en geëxploiteerd worden en kunnen bijkomende ondergrondse en bovengrondse leidingen worden aangelegd.</p>
-------------------------------	---	--	--

<p><b>Bestaande pijpleiding</b></p>	<p>Bestaande ondergrondse leidingen doorkruisen vandaag dit gebied. Deze stroken zijn op het gewestplan vastgelegd.</p> <p>Om enerzijds te voorkomen dat in dit economisch gebied nog bijkomend leidingen worden aangelegd en om anderzijds het mogelijk te maken dat de bestaande leidingen worden geëxploiteerd, worden onderhouden en beheerd, is het stedenbouwkundig voorschrift hiervoor specifiek uitgewerkt.</p> <p>Nieuwe ondergrondse en bovengrondse leidingen worden afgeleid naar de infrastructuurbundel waar zij gebundeld met de infrastructuur kunnen worden aangelegd en kunnen aansluiten op de leidingenstraten die doorheen het Kluizendokterrein en onder het kanaal lopen.</p>	<p>Het vastleggen van de aanwezige pijpleidingen in functie van onderhoud en beheer.</p>	<div data-bbox="1608 292 1832 405" data-label="Image"> </div> <p>Artikel 7: Bestaande pijpleiding</p> <p>Waar een bestaande pijpleiding is aangegeven, is het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de aanwezige ondergrondse pijpleidingen toegelaten.</p>
---	---	--	---

## 5.3 Omgeving Langerbruggekaai Noord

### 5.3.1 Deelgebied 4: zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord en koppelingsgebied Doornzele Kanaalzijde

#### A Ruimtelijke situering

Het deelgebied situeert zich ten zuidoosten van de kern van Doornzele in de strook langs de huidige goederenspoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent en de kanaaloeverweg, op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. Het bestaat uit twee van elkaar gescheiden onderdelen.

1. Het koppelingsgebied Doornzele kanaalzijde is een ruig begroeid gebied dat in het noorden aan de wijk 'Zuidledeplein' paalt en in het zuiden wordt begrensd met de braakliggende terreinen ten noorden van het bedrijf Algist Bruggeman.
2. Het zeehaventerrein bevat de recent gerealiseerde uitbreiding van een gebouw voor verpakkingsactiviteiten, een tank voor de opslag van melasse (stroop) en een bovengrondse leiding van het bedrijf Algist Bruggeman ten westen van de spoorlijn grenzend aan bufferzone rond de woninggroep aan de Kooistraat. Omdat het gemeentebestuur van Evergem naar aanleiding van het afbakeningsproces voor de zeehaven heeft aangedrongen op een gedetailleerd bestemmingsvoorschrift voor de terreinen van Algist Bruggeman in functie van de leefbaarheid in het koppelingsgebied Doornzele Zuid wordt het zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord hier opnieuw opgenomen.

#### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Gegevens in verband met een bestaand bedrijf in het koppelingsgebied

Naam bedrijf	Bex – Bouwpromotie en Exploitiemaatschappij
Adres	Langerbruggekaai Gent
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van het volgende perceel in dit gebied: 139n12
stedenbouwkundige vergunningen	Geen – het terrein is niet bebouwd
milieuvergunningen	Geen - het terrein is niet bebouwd

#### B.2. Juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijzigingen van 28 oktober 1998 en januari 2001 zijn hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	geen
Beschermd monument	geen

Beschermde landschap	geen
Beschermde dorpsgezicht	geen
Verkavelingsvergunning	geen

### **B.3. Planningscontext**

Standpunt College van Burgemeester en Schepenen over de uitbreidingszone voor Algist Bruggeman in de gewestplanherziening van januari 2001 (CBS 2/10/2001)	Naar aanleiding van de afronding van het afbakeningsproces voor de zeehaven heeft het College opgemerkt dat “de recente uitbreiding van de Z-zone ter hoogte van Algist-Bruggeman moet bestemd worden als een gebied voor opslag en inpakinstallaties. Een differentiatie van de Z-zone voor Algist-Bruggeman is hier dus noodzakelijk”
Onderzoek kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten voor de leefbaarheid van de dorpskernen (januari 1999) – opdrachtgever provincie Oost-Vlaanderen	Zie bijlagen
Uitvoeringsproject Landschapsopbouw – opmaak landschapsconcepten en inrichtingsconcepten (juli 1999) – opdrachtgever AROHM – Afdeling Ruimtelijke Planning	Zie bijlagen
Rapport – Inrichting vijf koppelingsgebieden met bedrijven in de Gentse kanaalzone (2002-2003)	Zie bijlagen

## **C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing**

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor het deelgebied de volgende elementen structuurbepalend:

- De omgevende strook bedrijven op de linkerkanaaloever als onderdeel van het maritiem-industrieel landschap;
- Doornzele dries en de Doornzeelsestraat met woningen en voorzieningen;
- De open ruimte tussen de Doornzeelsestraat en Doornzele Dries met daarin land- en tuinbouwactiviteiten, sportvelden en woningen;
- Het kanaal;

Ten aanzien van het gebied zijn volgende elementen structuurbepalend:

- De kanaaloeverweg (Langerbruggekaai) die de verbindingen tussen de bedrijven langsheen het kanaal en de ontsluiting naar de R4-west verzorgt ;
- De (lagergelegen) goederenspoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent;
- De onbenutte bedrijfsterreinen tussen de gistfabriek Algist Bruggeman en het koppelingsgebied;
- De cluster van bedrijfsgebouwen van de gistfabriek Algist Bruggeman langs beide zijden van spoorlijn;
- De wijk 'Zuidledeplein' waarvan het voorplein uitgaat op de Langerbruggekaai en die omwille van haar ligging tussen de spoorlijn 55 en de kanaaloeverweg enigszins los staat van Doornzele dries.
- De groepen van zonevreemde woningen in de Slockstraat, Kooistraat en de Wolgestraat.

Het koppelingsgebied wordt begrensd:

- in het noorden door de wijk 'Zuidledeplein' die hier tevens de rand van het zeehavengebied is;
- in het oosten door de kanaaloeverweg;
- in het zuiden door de braakliggende bedrijfsterreinen die in de gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” zijn gelegen;
- in het westen door het open gebied met gewestplanbestemming “bufferzone”;

Het zeehaventerrein wordt in het zuiden, het westen en het noorden door de interne bufferzone op het bedrijfsterrein van Algist-Bruggeman en in het oosten door de spoorlijn 55 Gent-Zelzate begrensd. Het gebied omvat aldus enkel de oppervlakte voorzien voor de bedrijfsinstallaties.

## **D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

### **Voor het zeehaventerrein**

Met de specifieke en gedetailleerde invulling van het zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord kan de ontwikkeling van de bestaande zeehavengebonden bedrijvigheid van Algist-Bruggeman ook op lange termijn gegarandeerd blijven en wordt de bufferfunctie ten aanzien van de woonkern van Doornzele en omgevende woningen in de Kooistraat en de Wulgestraat maximaal gerespecteerd. Deze visie sluit volledig aan bij de inhoudelijke motivering voor de herbestemming van “bufferzone” naar “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” bij de gedeeltelijke wijziging van het gewestplan in 2001.

### **Voor het koppelingsgebied Doornzele kanaalzijde**

Het koppelingsgebied ontwikkelt tot een park met een sterke bufferende functie en met de allure van een speelbos voor de dorpskern van Doornzele.

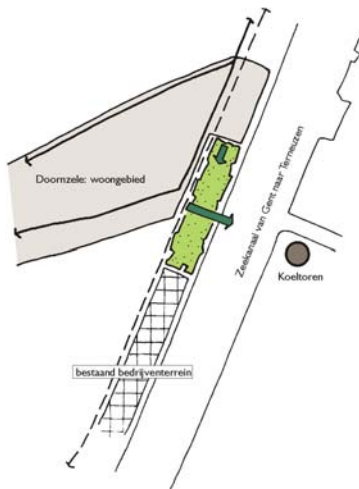
Zonder concurrentie te zijn voor de centrale rol van de dries in Doornzele, kan het speelbos een rol spelen in meer informele en avontuurlijke vormen van recreatie voor de dorpsbewoners: wandelen, de hond uitlaten, fietsen en mountainbiken, een avontuurlijk speelbos, enzomeer.

Ten zuiden van dit gebied wordt het resterende perceel van het bedrijventerrein tussen de gistfabriek Algist-Bruggeman en dit speelbos best optimaal benut voor bedrijfsactiviteiten die niet milieubelastend zijn.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

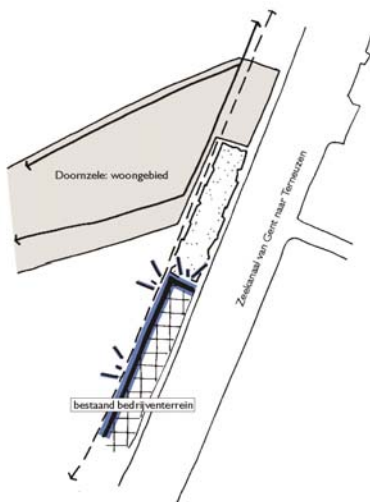
De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### Het park toegankelijk vanuit Doornzele dries en vanaf kanaaloeverweg



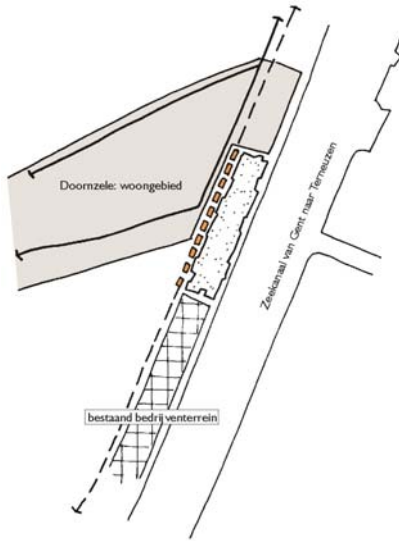
Om het park Doornzele kanaalzijde als speelbos in te richten zullen meerdere kamers en doorkijken de attractiviteit er van verhogen. Eventueel kan een doorkijk van de Lochtingstraat op de koeltoren aan de Moervaart worden gevrijwaard.

### Het compact benutte bedrijventerrein aan het kanaal met een afgewerkte rand met lichtere bedrijfsconstructies naar het noorden toe



Het bedrijventerrein tussen de gistfabriek Algist Bruggeman en het park wordt volledig, compact en watergebonden, eventueel ook spoorgericht benut voor bedrijfsactiviteiten die niet milieubelastend zijn.

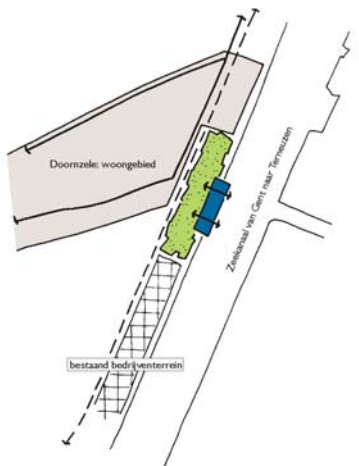
## Het afgeschafte deel van de spoorlijn als fietsas en met bomenrijen onderdeel van het landschappelijk raamwerk



Vermits de spoorlijn hier haar functie verliest, kan deze worden ingeschakeld in het fiets- en wandelnet tussen Doornzele dries, de woningen in de Vulgestraat en Kooistraat en de Doornzeelsestraat. Op deze fiets- en wandelassen kan ruimte gevrijwaard worden voor de bestaande pijpleidingen.

De aanleg van deze publieke ruimte vervolledigd en versterkt het landschappelijk raamwerk in het gehele koppelingsgebied ten zuiden van Doornzele.

## Het gebied als uitkijk op het kanaal



De inrichting van het park is zodanig dat een aangenaam uitkijkpunt ontstaat vanop dit wat hoger gelegen gebied naar het kanaal. Hiervoor wordt een basisinfrastructuur aangelegd zoals enkele parkeerplaatsen, banken, ....

## E Maatregelen ter realisatie

De realisatie van het zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord is door de recente bedrijfsuitbreiding van Algist Bruggeman gebeurd conform de visie die hier voorop werd gesteld.

Voor de realisatie van de opties in het koppelingsgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. Voorafgaand aan de inrichting als park/speelbos zal het verantwoordelijke bedrijf de sanering of de afscherming van de historisch vervuilde gronden conform de wettelijke bepalingen uitvoeren.
2. De ontwikkeling tot een park met de allure van een speelbos maakt voorwerp uit van een gedetailleerde inrichtingsstudie binnen het Project Gentse Kanaalzone. Hierin worden recreatieve, landschappelijke, esthetische, ecologische elementen uitgewerkt en worden de uitvoeringsmaatregelen en het beheer vastgelegd. De Vlaamse Landmaatschappij kan instaan voor de uitwerking en de uitvoering van deze inrichtingsstudie.



3. Het beheer van de eventueel publiek toegankelijke delen wordt opgenomen door de gemeente Gent.

## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en een bijkomende aanduiding die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de effectieve inrichting van het deelgebied noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones en de aanduiding steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:


1. zone voor park Doornzele kanaalzijde
2. zone voor zeehavengebonden opslag- en verpakkingsactiviteiten
3. zone voor wonen

De bijkomende aanduiding is de bestaande pijpleiding.

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en de bijkomende aanduiding worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor park Doornzele kanaalzijde</b>	<p>Dit gebied moet kunnen ontwikkelen tot een park met een bufferende functie naar Doornzele en met de allure van een speelbos. Dit kan door natuurgericht beheer van de aanwezige ruigten en struweelbegroeiing. De natuurlijke ontwikkeling van dit gebied wordt begeleid door aanplanting van een landschappelijk raamwerk van bomenrijen. Dit raamwerk bestaat uit meervoudige bomenrijen langs de spoorbedding en de kanaaloverweg en een bomengroep in de zuidelijke rand van het koppelingsgebied tussen de zonevreemde woningen aan de Wulgestraat en het bedrijventerrein.</p> <p>Voor de zacht-actieve recreatie kunnen op het terrein beperkte infrastructurele ingrepen gebeuren zoals de aanleg van enkele hellingen voor een fietscircuit, een fit-o-meter, enkele rustbanken en/of een schuilplek, een beperkte verharde wandelweg voor personen met een verminderde beweeglijkheid, .....</p> <p>Eventueel kan doorheen het bos een doorkijk vanaf Lochtingstraat op de koeltoren worden opengehouden en geaccentueerd. Interessant zou zijn de rust- en schuilmogelijkheden te bundelen aan een kleine parking langs de kanaaloverweg tegenover de Moervaart (rechteroever van het kanaal) zodat deze ook als aantrekkelijke rust- en picknickplaats voor het havenverkeer kan worden benut.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>Bestemming van de specifieke aspecten van het park Doornzele kanaalzijde.</p> <p>Mogelijk maken van natuurontwikkeling, bosontwikkeling, en laagdynamische dagrecreatieve voorzieningen</p>	 <p><b>Artikel 31:</b> zone voor park Doornzele kanaalzijde</p> <p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur- en landschapswaarden. Binnen dit parkgebied zijn natuurbehoud, landschapszorg, bosbouw, laagdynamische dagrecreatieve activiteiten (enkel niet lawaaierige sporten) en integraal waterbeheer nevensgeschikte functies.</p> <p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen zijn vergunbaar of toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en landschapswaarden;</li> <li>- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op recreatief en/ of socio-cultureel medegebruik;</li> </ul>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd recreatief medegebruik;</li> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;</li> </ul> <p>Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p>

<p><b>zone voor zeehaven-gebonden opslag- en verpakkingsactiviteiten</b></p>	<p>Alhoewel in dit gebied zeehavengebonden bedrijvigheid staat ingeplant, wordt omwille van het beperken van mogelijke hinder naar de woningen in de Kooistraat en de Wulgestraat de aard van de bedrijvigheid gespecificeerd. Het voorschrift is zodanig opgevat dat ook in toekomst gelijkaardige constructies en installaties in dit gebied kunnen worden ingeplant.</p> <p>De aard van de bedrijvigheid verwijst naar de bestaande activiteiten van het bedrijf Algist Bruggeman die recent zijn vergund: de opslag van melasse (stroop), de installaties voor de verpakking van producten en de leidingeninfrastructuur tussen de productie en de opslaginstallaties.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Het watersysteem wordt steeds zo aangelegd dat er rekening houdend met de mogelijkheden van de bodemstructuur, maximaal wordt geïnfilteerd en minimaal wordt afgevoerd. De terreinbeheerder zal voor het uittekenen van het watersysteem voor de nodige wetenschappelijke onderbouwing zorgen. De gehanteerde principes zullen concreet in de terreininrichting worden vertaald. Tevens zal de terreinbeheerder er voor zorgen dat de buffercapaciteit voor de afwatering van de verharde oppervlakken bij voorkeur wordt voorzien op het zeehaventerrein zelf.</p>	<p>De bestemming voor opslag- en verpakkingsactiviteiten.</p> <p>Mogelijk maken van de aanleg, het beheer en de exploitatie van ondergrondse en bovengrondse leidingen voor de uitwisseling van producten tussen onderdelen van het bedrijf.</p>	<div data-bbox="1592 293 1823 411" style="border: 2px solid black; background-color: #ff00ff; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold; font-size: 24px; color: black;">ZOV</div> <p><b><u>Artikel 32: zone voor zeehavengebonden opslag- en verpakkingsactiviteit</u></b></p> <p>Het gebied is uitsluitend bestemd voor zeehavengebonden opslag- en verpakkingsactiviteiten.</p> <p>Alle werken en handelingen voor leidingeninfrastructuur tussen de productie, de opslag en de verpakking is toegelaten.</p> <p>Bij de aanleg van het terrein moet het waterbergend vermogen van het gebied zo veel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt.</p>
--	---	--	---

<p><b>bestaande pijpleiding</b></p>	<p>Bestaande ondergrondse leidingen doorkruisen vandaag dit gebied. Deze stroken zijn op het gewestplan vastgelegd. Om enerzijds te voorkomen dat in dit gebied nog bijkomend leidingen worden aangelegd en om anderzijds het mogelijk te maken dat de bestaande leidingen worden geëxploiteerd, worden onderhouden en beheerd, is het stedenbouwkundig voorschrift hiervoor specifiek uitgewerkt.</p>	<p>Het vastleggen van de aanwezige pijpleidingen in functie van onderhoud en beheer.</p>	<div data-bbox="1592 292 1821 406" data-label="Image"> </div> <p><b>Artikel 7: bestaande pijpleiding</b></p> <p>Waar een bestaande pijpleiding is aangegeven, is het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de aanwezige ondergrondse pijpleidingen toegelaten.</p>
<p><b>zone voor wonen</b></p>	<p>Dit gebied omvat de bestaande woningen met de bijbehorende onderdelen als tuin, garage, stallingen, ... die vandaag in de gewestplanbestemming "bufferzone" zijn gelegen. Omdat deze bestaande woningen zelfs na ontwikkeling van dit deelgebied wellicht leefbaar kunnen blijven, kunnen zij worden verbouwd en/of herbouwd op de plaats van de huidige vestiging.</p> <p>Om voor deze woningen geen andere regeling dan woningen in Doornzele Dries te bekomen, wordt geopteerd voor het algemeen stedenbouwkundig voorschrift inzake wonen.</p>	<p>De bestemming voor ver- en herbouw van bestaande woningen</p>	<div data-bbox="1592 700 1821 820" data-label="Image"> </div> <p><b>Artikel 26.: zone voor wonen</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Onder aan het wonen verwante voorzieningen worden verstaan: winkels voor dagelijkse aankopen, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten, parkeer- en openbaar vervoervoorzieningen, sociaal-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen; voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.</p>

## 5.4 Omgeving Langerbruggekaai Zuid

### 5.4.1 Deelgebied 5: koppelingsgebied Langerbrugge Zuid

#### A Ruimtelijke situering

Het sterk versnipperd gebied (ca. 12,7 ha) situeert zich ten zuiden en ten zuidoosten van de kern van Kerkbrugge op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. Het gebied ligt ingesloten tussen de spoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent, de woonkern Kerk- en Langerbrugge en een uitloper langsheen de Kluzensesteenweg aan de kanaaloverweg (Langerbruggekaai). Aan de oostelijke grens komt de bedrijvigheid langsheen het kanaal voor.

Het gebied wordt gebruikt voor ondersteunende activiteiten van de omgevende industriële bedrijven (transformatorenpark, de personeelsparking, ...).

Het koppelingsgebied is behoudens het openbaar domein en een aantal percelen met woningen en weiden, volledig eigendom van Electrabel, tevens de exploitant van de naastgelegen elektriciteitscentrale van Langerbrugge. Geïsoleerde woninggroepen komen voor in de strook rond de Gentweg en aan de Kluzensesteenweg.

#### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Gegevens in verband met bestaande bedrijven

Naam bedrijf	Electrabel - elektriciteitsproductie
Adres	Langerbruggekaai, Gent
Eigendomsstructuur	Het bedrijf is eigenaar van het volgende perceel in dit gebied: 1151, 1578m, 1578l, 1578s, 1581, 1588, 1559k, 1550
stedenbouwkundige vergunningen	Het bedrijf beschikt over de volgende stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd door de Stad Gent op dossiernummer: L/8 - L/18 - L/19 - L/4 - L/7 - L/4 - L/2 - L/13 - L/18/56 - L/2/56
milieuvergunningen	Het bedrijf beschikt over de nodige milieuvergunningen tot 23 september 2007 op dossiernummer 82/44021/5/2/A/...

Naam bedrijf	Kronos – chemische productie
Adres	Langerbruggekaai Gent
stedenbouwkundige vergunningen	Het bedrijf beschikt over de volgende stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd door de Stad Gent op nummer:
milieuvergunningen	Het bedrijf beschikt over ARAB-vergunningen en milieuvergunningen tot 10/7/2007 op het dossiernummer 82/44021/415/2/A/...
veiligheidsrapport	Het bedrijf is een hoge drempel Sevesobedrijf. Datum veiligheidsrapport en geldigheidsduur niet bekend

## **B.2. Juridisch kader**

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijziging van 28 oktober 1998 is hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	Geen
Beschermd monument	Buiten de grens van het gebied gelegen: het Goed Ten Boekel en het kasteel Heylweghen Spoorwegstation Langerbrugge – Gentweg 8 (percelen 1613B (deel) en 1613 C (delen) ) MB 22-06-2004
Beschermd stadsgezicht	Buiten dit gebied gelegen: elektriciteitscentrale Langerbrugge MB 19/11/1999 In dit gebied zijn de directeurswoningen horende bij de centrale gelegen.
Beschermd dorpsgezicht	Deels buiten en deels binnen dit gebied gelegen: Tuinwijk Herryville en Velodroom
Vogelrichtlijngebied	Geen
Verkavelingsvergunning	Buiten dit gebied gelegen maar aan de grens van het gebied: V 972/8/7/1997
Waterloop nr 0262	Waterloop van 3 <sup>de</sup> categorie beheerd door de Watering De Burggravenstroom

## **B.3. Planningscontext**

Onderzoek kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten voor de leefbaarheid van de dorpskernen (januari 1999) – opdrachtgever provincie Oost-Vlaanderen	Zij bijlagen
Uitvoeringsproject Landschapsopbouw – opmaak landschapsconcepten en inrichtingsconcepten (juli 1999) – opdrachtgever AROHM – Afdeling Ruimtelijke Planning	Zie bijlagen
Rapport – Inrichting vijf koppelingsgebieden met bedrijven in de Gentse kanaalzone (2002-2003)	Zie bijlagen

## **C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing**

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor het koppelingsgebied de volgende elementen structuurbepalend:

- De bedrijven tussen het kanaal en de spoorlijn 55 als onderdeel van het maritiem-industrieel landschap;
- De ruimte van de woonkern van Kerkbrugge - Langerbrugge;

Ten aanzien van het koppelingsgebied zijn volgende elementen structuurbepalend:

- Opeenvolgende stroken van bebouwde en onbebouwde ruimtes tussen de nagenoeg parallel lopende lijnen (ZZW-NNO) van spoorlijn, Gentweg, een zijbeek van Burggravenstroom met begeleidende oeverbegroeiing en het zuidelijke deel van de Grovermansdreef. Dit patroon geeft aan het gebied een versnipperd en moeilijk leesbaar karakter.
- De zuidwestelijke strook rond de Gentweg (tussen spoorlijn en zijbeek) als een gemengd gebied met woonbebouwing met inbegrip van het bewoonde voormalige stationsgebouw van Langerbrugge, kleine bosfragmenten en weilanden.
- De noordwestelijke hoek tussen de zijbeek van de Burggravenstroom en de dorpskern als een overwegend open gebied met graasweiden waarin een omvangrijk transformatorenpark

van de elektriciteitscentrale is gelegen. Hier vertrekken hoogspanningsleidingen die het landschap sterk bepalen. Het transformatorenpark heeft een eigen toegang vanaf de Burggravenlaan.

- De (zonevreemde) publieke functies aan de Burggravenlaan met name het restaurant De Esdoorn net ten noorden van de transformator-site en het voormalig schoolgebouw nu in gebruik door het bezigheidscentrum OBRA.
- De resten van de petanqueclub na de brand in 2003. Deze club had haar intrek in een schoolgebouw aan de Burggravenlaan (N458). Het ontmoetingscentrum De Burggraeve met uitleenpost van de gemeentelijke bibliotheek, conciërgewoning, speelterrein en parking aan de hoek Grovermansdreef – Fortune De Kokerlaan. Ook deze functies liggen net buiten de gewestplanbestemming “woongebied” alhoewel ze ruimtelijk één geheel maken met de bebouwing van Kerkbrugge-Langerbrugge.
- de noordoostelijke hoek als een meer gesloten gebied met een loofbosje, dominante perceelsrandbegroeiingen en gebouwen en sportvelden (tennis, voetbal, voorheen ook een motorpiste) ten behoeve van het personeel van de elektriciteitscentrale.
- De Gentweg die fungeert als ontsluitingsstraat voor de bedrijfsrecreatieve site, voor de achterin gelegen delen van de bedrijfspercelen van Electrabel en Kronos en voor de tuinwijk en een nieuwe verkaveling.
- De zuidelijke grens van het koppelingsgebied die niet alleen wordt gemarkeerd door de spoorlijn met een bredere en thans onbenutte naastgelegen strook aan het station, maar vooral door een naastgelegen pijpleiding in de hoogte. De kruising van deze pijpleiding met Kluzensesteenweg/Burggravenlaan vormt een bijzonder soort toegangspoort tot het dorp.
- De strook met de bedrijven Electrabel en Kronos rond het oostelijk deel van de Gentweg als een overwegend gesloten gebied met actieve en minder actieve bedrijfsinstallaties tussen straat en spoorlijn. Tussen de straat en de zijbeek van de Burggravenstroom bevinden zich een deels omwald terrein waar tot voor kort opslagtanks stonden naast een beboomde bedrijfsparking en ook twee voormalige en zwak onderhouden directiewoningen.
- De Kluzensesteenweg als toegangstraat vanaf de kanaaloeverweg tot het dorp (Burggravenlaan) en als verbindingsstraat tussen dorp en jachthaven, met erlangs twee rijtjes woningen (voor tweederde in gebruik en in behoorlijke staat) tussen bomengroepen en industriële installaties (pijpleiding, kantoorgebouw, bedrijfsloodsen).
- De Burggravenstroom vanaf het kanaal van Schipdonk te Eeklo tot de Oude Vaart ter hoogte van het Langerbrugge-eiland met de site van het kasteel Ten Boekel en Kasteel Heylweghen.
- De stortvelden van het bedrijf Kronos als landmarks ten oosten van Tuinwijk Herryville.

Het koppelingsgebied wordt begrensd:

- in het noorden door de grens van de gewestplanbestemming “woongebied” ter hoogte van de gemeenschapsvoorzieningen aan de Grovermansdreef, de stortvelden van het bedrijf Kronos naast de Tuinwijk Herryville. De dreef maakt omwille van de ontsluiting van het gebied deel uit van dit koppelingsgebied.
- in het oosten door spoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent;
- in het zuiden door de Langerbruggekaai, de Burggravenstroom en de woning- en bedrijfscluster rond de Kluzensesteenweg;
- in het westen door de Burggravenlaan die tevens de grens met de zeehaven vormt;



## D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling

Het gebied met een uitdrukkelijk bufferende functie wordt samen met de jachthaven van Langerbrugge-eiland omgevormd tot een hedendaags recreatief beeldenpark voor de dorpskern van Kerk- en Langerbrugge en voor liefhebbers van actuele monumentale kunst.

Tussen de verder te ontwikkelen bossen op de stortbergen en hun randen enerzijds en met het private kasteelpark Ten Boekel en anderzijds vormt dit park een ontbrekende schakel in dit deel van het landschappelijk raamwerk van de kanaalzone. De oeverbegroeiing van de zijbeek van Burggravenstroom is hierin het belangrijkste verbindende element. Minstens enkele zachte verbindingen worden doorheen dit raamwerk doorgetrokken.

Voortbouwend op de aanwezige grootschalige industriële installaties en artefacten, die moeilijk te verbergen zijn en die het gebied een eigen karakter en uitstraling geven, wordt het park uitgebouwd tot een openluchtbeeldenpark voor actuele monumentale kunst. Daarmee kan dit beeldenpark mogelijk uitgroeien tot een buitenafdeling van het SMAK waar het specifieke workshops en tentoonstellingen organiseert.

De bestaande publieke voorzieningen zoals het ontmoetingscentrum, de bibliotheek, de speelweide, het restaurant, de petanqueclub en de begraafplaats en de zone met de afgebroken opslagtanks, personeelsparking en directiewoningen worden mee in (de kamers van) dit park geïntegreerd. Daardoor behoudt het park op een degelijke manier zijn thans aanwezige rol van afstandsbuffer, ook ten opzichte van recente en eventueel nieuwe woonbebouwing in de rand van het dorp. Het park wordt zo min mogelijk door verkeersinfrastructuur doorsneden.

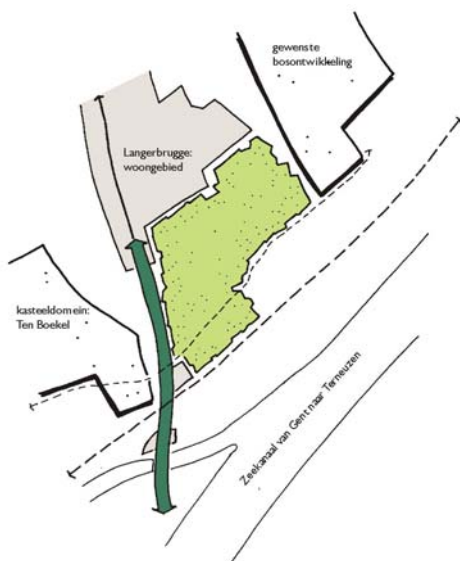
In dit park wordt ook de bestaande bedrijfsrecreatieve site geïntegreerd waardoor het recreatie biedt voor bedrijf en dorp.

De hele inkomzone van het dorp rond Kluizensteenweg/Burggravenlaan en de jachthaven worden bij het park betrokken, waardoor een sterke en voelbare band tussen dorp, park, jachthaven en kanaal ontstaat. De jachthaven vormt samen met het beeldenpark een tweede recreatieve pool in dit deel van de zeehaven.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

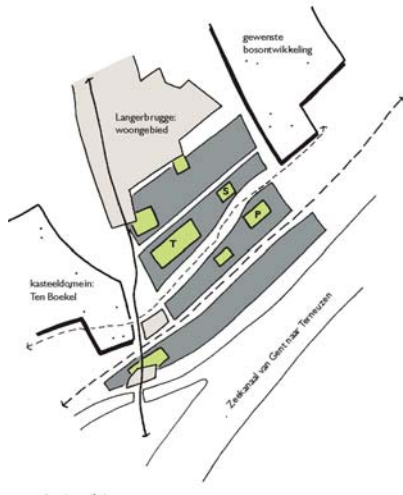
De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### Het recreatieve beeldenpark aansluitend bij het dorp en bij de jachthaven



Door haar relatief grote omvang, de ligging ten opzichte van de bestaande dorps- en stadsgezichten als de elektriciteitscentrale Langerbrugge, de Tuinwijk Herryville en het Goed ten Boekel en de aanwezigheid van de monumentale bedrijfsinfrastructuur kan dit gebied opgevat worden en ingericht worden als een beeldenpark met tegelijkertijd een bufferende functie. Samen met de jachthaven en het veer op het Langerbrugge-eiland ontstaat een aantrekkelijke recreatieve ruimte.

## Lagen en kamers in een nieuw landschap



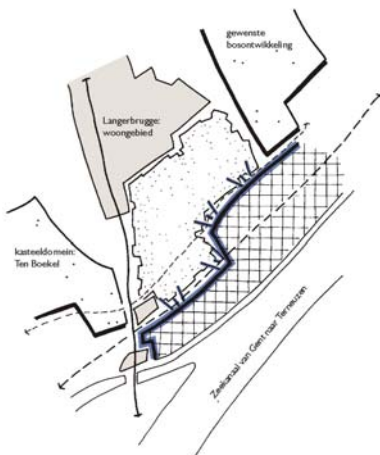
De vele landschappelijke kamers in het gebied met eigen identiteit en mogelijke rol vormen de basis voor de nieuwe landschappelijke structuur van dit gebied.

## De doorlopende beekoeverbegroeiing als verbindende schakel in het gelaagde landschappelijk raamwerk met kamers tussen de aanspalende (nieuwe) bossen



De beek met haar vallei kan sterk structuurbepalend zijn voor de verdere inrichting van dit nieuwe landschap.

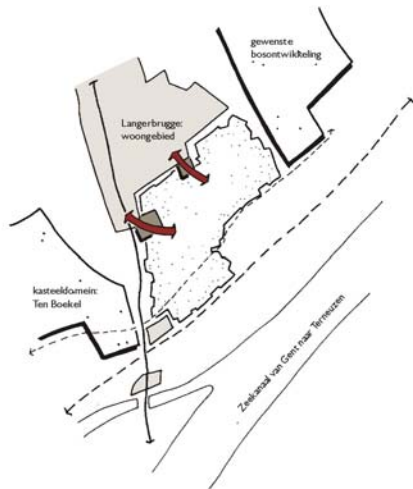
## Het geoptimaliseerde bedrijventerrein van Langerbruggekaai, met afgewerkte rand



Door een herschikking en invulling van de bedrijfspercelen ontstaat een betere benutting van de economische zone langsheen de Langerbruggekaai en kan een betere afwerking gebeuren naar dit toekomstig parkgebied.

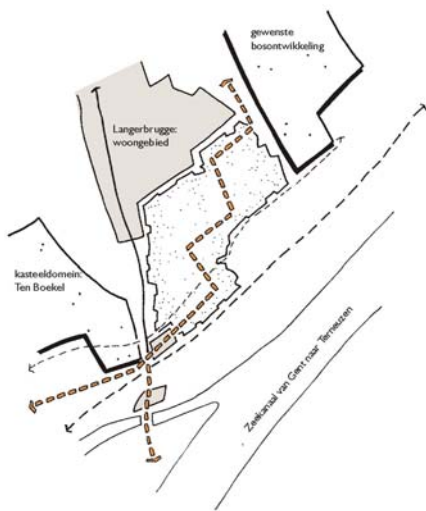
De hoofdontsluiting van de bedrijvigheid wordt naar de Langerbruggekaai georiënteerd en de bedrijfsgebouwen worden verzorgd afgewerkt aan de parkzijde. Vanuit het park ontstaat op deze wijze een aantrekkelijk maritiem industrieel landschap met aandacht voor de relict- en visuele waarde van de historische bedrijfsgebouwen van de elektriciteitscentrale.

## De afgewerkte en in het park geïntegreerde dorpsrand van Kerk- en Langerbrugge



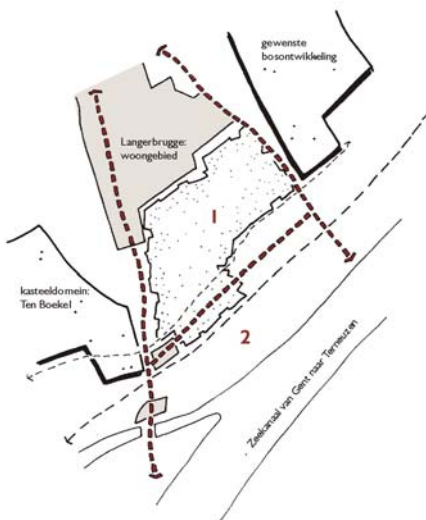
Door een verbeterde afwerking van de bestaande bebouwing, het garanderen van de ontwikkelingsmogelijkheden door het zone-eigen maken en een betere toegankelijkheid van en naar het parkgebied ontstaat een betere functionele en landschappelijke samenhang tussen dorpskern en koppelingsgebied.

## De doorlopende fietsroute Evergem – jachthaven/beeldenpark – Doornzele



Dit gebied wordt een aantrekkelijk onderdeel van doorgaande noord-zuid en oost-westfietsroutes doorheen de kanaalzone en tussen de kanaaldorpen.

## Een systeem van dubbele ontsluiting van het gebied naar het dorp en naar het kanaal



Niet alleen voor de functionele benutting van dit parkgebied is een verbeterde aanleg en inrichting van de bestaande ontsluitingsstraten zinvol. Ook voor de veiligheidsaspecten van de omgevende bedrijven is een verbeterde ontsluiting nodig. Daarvoor wordt de Gentweg losgekoppeld van alle doorgaand verkeer, maar met behoud van Gentweg-Tuinwijk als een vluchtweg in beide richtingen (met de nodige voorzieningen, zoals bijv. knakpaaltjes, net voorbij de directiewoningen). De nieuwe ontsluitingsweg in het zeehavengebied wordt vastgelegd ter hoogte van het meest zuidelijke bedrijfsgebouw van Kronos vanaf de kanaaloeverweg tot aan de Gentweg, met inbegrip van de bijhorende gelijkgrondse spoorwegovergang. Het voorkeurtracé hiervoor volgt het vroegere tracé van de Gentweg op de grens van de bedrijfspcelen van Electrabel en het kunststofflessenverwerkingsbedrijf; er is geen plan-

ningsinitiatief noodzakelijk. De Gentweg wordt slechts afgesloten nadat de nieuwe ontsluitingsweg is gerealiseerd; de Gentweg blijft toegankelijk voor dienstvoertuigen (Electrabel, Elia).

## **E Maatregelen ter realisatie**

Voor de realisatie van de opties in dit deelgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. De ontwikkeling tot een beeldenpark en het nieuwe landschap maakt voorwerp uit van een gedetailleerde inrichtingsstudie binnen het Project Gentse Kanaalzone. Hierin worden recreatieve, landschappelijke, esthetische, ecologische elementen uitgewerkt en worden de uitvoeringsmaatregelen en het beheer vastgelegd. Ook gebeurt onderzoek naar de toegankelijkheid van het gebied. In functie van de afstandsnormen van Seveso-bedrijven en het publieke karakter van het park is er bilateraal overleg nodig met Aminor – cel Veiligheid. De Vlaamse Landmaatschappij kan instaan voor de uitwerking en de uitvoering van deze inrichtingsstudie.
2. Er zullen contractuele afspraken voor (vergoed) medegebruik van de bedrijfsparking (voor bewoners en bezoekers van het park) en de recreatieve site met de aanwezige bedrijven worden gemaakt.
3. Het beheer van de publiek toegankelijke delen wordt best opgenomen door de gemeente Evergem. Het beheer van het openluchtbeeldenpark wordt best opgenomen in een samenwerkingsverband met de instelling of vereniging (bijv. het SMAK, of een andere kunstvereniging).

## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en een bijkomende aanduiding die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de effectieve inrichting van het koppingsgebied Langerbrugge Zuid noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones en de aanduiding steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:


1. zone voor park Langerbrugge Zuid
2. zone voor wonen
3. zone voor voorzieningen Langerbrugge
4. zone voor transformatorpark in zeehavengebied

De bijkomende aanduiding is de bestaande hoogspanningsleiding.



De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en bijkomende aanduiding worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor park Langerbrugge zuid</b>	<p>Dit gebied wordt als park voor Kerk- en Langerbrugge ingericht. De inrichting gebeurt met nieuwe bomenrijen (voortbouwend op de aanwezige veldwegen) en versterking van de aanwezige oeverbegroeiing en perceelsrandbegroeiingen, als een geheel van grotendeels doorkijkbare kamers met graslanden en andere lage begroeiing. Daarbij zal de bestaande waterloop in dit gebied zal een belangrijke blauw-groene drager zijn voor dit parklandschap.</p> <p>De kamers die zo worden gecreëerd herbergen uiteenlopende functies binnen het park (waarvan sommige publiek en andere afgesloten/privaat), waaronder eventueel ook weiden voor landbouwgebruik. De toegankelijkheid van het park wordt bepaald door de veiligheidscontouren van het bedrijf Kronos.</p> <p>In het beeldenpark bieden, naast beelden verspreid in een aantal kamers van het park, vooral de randen van de transformator-site, de hoogspanningspylonen, de hoge pijplijnen en de opslagtank aan de rand van het park aangrijpingspunten voor permanente wisselende monumentale kunstwerken. Voor de onthaal- en werkaccomodatie die bij een dergelijk beeldenpark hoort, worden de bestaande gebouwen (bijv. gemeenschapscentrum, bedrijfsrecreatiegebouw, een deel van het oud stationsgebouw en/of een van de aanwezige cafés) gebruikt. Ook de voormalige directeurswoningen van de elektriciteitscentrale kunnen een functie herbergen voor het park (horeca, onthaal, museaal, educatie, ...)</p> <p>In dit park wordt ook de bestaande bedrijfsrecreatieve site met het clubhuis/ feestzaal/tennis- en voetbalvelden van het nutsbedrijf geïntegreerd, en wat betreft het gebruik van accommodaties en</p>	<p>Bestemming van de specifieke aspecten van het park Langerbrugge zuid.</p> <p>Mogelijk maken van natuurontwikkeling, fiets- en wandelinfrastructuur, culturele, sport en dagrecreatieve voorzieningen waaronder horecafunctie</p>	 <p><b>Artikel 34: zone voor park Langerbrugge Zuid</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur- en landschapswaarden.</p> <p>Binnen dit parkgebied zijn natuurbehoud, landschapszorg, bosbouw, natuureducatieve en laagdynamische dagrecreatieve activiteiten (enkel niet lawaaierige sporten) – waaronder horecafunctie - en integraal waterbeheer nevensgeschikte functies.</p> <p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen zijn vergunbaar of toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en landschapswaarden;</li> <li>- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op</li> </ul>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>speelvelden zo mogelijk ook opengesteld naar verenigingen en bewoners van het dorp. Eventueel kunnen bijkomende sportvelden (voetbal, volley/basket) of speelmogelijkheden voor kinderen en tieners worden aangelegd.</p> <p>De bestaande parking aan de Gentweg kan met een verbeterde toegang vanuit het bedrijventerrein verder worden benut voor het personeel en voor de gebruikers van de recreatieve site.</p> <p>Om het parkgebied voor fietsers en wandelaars beter toegankelijk te maken is de aanleg van aanvullende fiets- en wandelinfrastructuur – ook aansluitend op de doorgaande fietsroutes - mogelijk. Het ontwerp voor het park zal de tracering en de vormgeving hiervan aangeven. Er wordt maximaal gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur.</p> <p>De functie van de bestaande wegeenis (o.a. Gentweg , Tuinwijk, ...) voor de ontsluiting van de bedrijven langsheen de Langerbruggekaai wordt afgebouwd door de (nieuwe) hoofdontsluiting voor de bedrijven te voorzien aan de Langerbruggekaai. Ingeval van calamiteiten en voor dienstvoertuigen kunnen de bestaande wegen door dit park wel gebruikt worden. De vormgeving en de inrichting van de lokale wegeenis wordt afgestemd op hun lokale functie voor het park.</p> <p>Om de hele inkomzone van het dorp rond Kluzensesteenweg /Burggravenlaan en de jachthaven visueel te laten aansluiten op het kasteelpark Ten Boekel en de bomengroepen rond het voormalig (binnenkort beschermd) spoorwegstation krijgt het een dicht groen karakter, waarin de woningen langs de Kluzensesteenweg en de aanpalende bedrijfsgebouwen worden ingebed.</p>		<p>natuureducatie, recreatief, en/ of socio-cultureel medegebruik;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het aanbrengen van infrastructuur gericht op horecafunctie</li> <li>- het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd recreatief medegebruik;</li> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;</li> </ul> <p>Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor wonen</b>	<p>Dit gebied omvat de bestaande woningen met de bijbehorende onderdelen als tuin, garage, stallingen, ... die vandaag in de gewestplanbestemmingen “koppelingsgebied 1” en “bufferzone” zijn gelegen.</p> <p>Omdat deze bestaande woningen zelfs na ontwikkeling van dit deelgebied wellicht leefbaar kunnen blijven, kunnen zij worden verbouwd en/of herbouwd op de plaats van de huidige vestiging.</p> <p>Om voor deze woningen geen andere regeling dan woningen in Kerkbrugge-Langerbrugge te bekomen, wordt geopteerd voor het algemeen stedenbouwkundig voorschrift inzake wonen.</p>	De bestemming voor ver- en herbouw van bestaande woningen	 <p><b>Artikel 26: zone voor wonen</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Onder aan het wonen verwante voorzieningen worden verstaan: winkels voor dagelijkse aankopen, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten, parkeer- en openbaar vervoervoorzieningen, sociaal-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen; voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving</p>
<b>zone voor voorzieningen Langerbrugge</b>	<p>Dit gebied bevat een aantal voorzieningen die ook op termijn leefbaar kunnen blijven en die voor de dorpskern een meerwaarde betekenen. Er kunnen geen bijkomende private voorzieningen wel bijkomende gemeenschapsvoorzieningen worden ingeplant.</p> <p>Deze bestemming is nodig om de bestaande voorzieningen zoals het bezigheidscentrum, het ontmoetingscentrum, de bibliotheek, de sport-</p>	de bestemming voor het beheer en de exploitatie van de bestaande voorzieningen	 <p><b>Artikel 36: zone voor voorzieningen</b></p> <p>In dit gebied kunnen gebouwen en constructies die bestaan op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, vergund zijn of worden geacht vergund te zijn, bewaard blijven met behoud van de bij de inwerkingtreding van het plan vergunde of vergund geachte functie. De gebouwen mogen niet verkrot zijn. Een gebouw wordt</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>en spelvoorzieningen en de begraafplaats te optimaliseren teneinde een betere uitbouw en integratie in het park mogelijk te maken. Ook het herbouwen van de afgebrande speelvoorzieningen ondersteunen de opties voor dit park en zijn binnen de voorschriften mogelijk.</p> <p>De dorpsrand van Kerk- en Langerbrugge wordt afgewerkt naar het park toe.</p> <p>Ook het bestaande restaurant behoort tot een te behouden voorziening en krijgt mogelijkheden voor ontwikkeling weliswaar beperkt binnen bepaalde voorwaarden die verwijzen naar de regeling in het DRO.</p>		<p>beschouwd als verkrot indien het niet meer voldoet aan de elementaire eisen van stabiliteit.</p> <p>Alle instandhoudingswerken aan de betrokken gebouwen of constructies, met inbegrip van structurele instandhoudingswerken, zijn toegelaten. Onder structurele instandhoudingswerken worden werken verstaan die het gebruik van het gebouw of de constructie voor de toekomst ongewijzigd veilig stellen door ingrepen die betrekking hebben op de constructieve elementen. Daaronder wordt voor wat gebouwen betreft onder meer begrepen het vervangen van dakgebinten en het gedeeltelijk vervangen van de bestaande buitenmuren.</p> <p>Verbouwen van gebouwen binnen het bestaande volume is toegelaten.</p> <p>Uitbreiding van bestaande gemeenschaps- of openbare nutsvoorzieningen of vestiging van nieuwe gemeenschaps- of openbare nutsvoorzieningen is toegelaten.</p> <p>Voor wat betreft woningen is uitbreiden toegelaten, maar de uitbreiding kan met inbegrip van de woningbijgebouwen die een fysisch geheel vormen met de woning, slechts leiden tot een maximaal bouwvolume van 1000 m<sup>3</sup>; de uitbreiding mag een volumevermeerdering met 100% echter niet overschrijden.</p> <p>De plaatsing in de onmiddellijke omgeving van de woning van zaken die tot de normale</p>



Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
			<p>tuinuitrusting behoren, voor zover in de terzake relevante reglementering vrijgesteld van vergunning, is toegelaten.</p> <p>Herbouwen van gebouwen met een andere functie dan gemeenschaps- of openbare nutsvoorzieningen is slechts toegelaten voor zover voldaan is aan de volgende voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– het gebouw is geheel of gedeeltelijk vernield of beschadigd door een plotse ramp, buiten de wil van de eigenaar;</li> <li>– het gebouw was voor de vernieling of beschadiging niet verkrot; voor wat woningen betreft moet uit het bevolkingsregister blijken dat de woning in de loop van het jaar voorafgaand aan de vernieling of beschadiging werd bewoond;</li> <li>– de aanvraag gebeurt ten laatste binnen het jaar na het toekennen van het verzekeringsbedrag dat voor de ramp wordt uitgekeerd.</li> </ul> <p>Het herbouwen moet gebeuren binnen het voor de ramp bestaande volume. Indien het bouwvolume van een woning voor de vernieling of beschadiging meer bedroeg dan 1000 m<sup>3</sup> moet de herbouwde woning beperkt blijven tot 1000 m<sup>3</sup>. Van de eventuele herbouw mag gebruik gemaakt worden om de woning uit te breiden voor zover daarbij voldaan wordt aan de hierboven gestelde voorwaarden.</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor transformatorpark in zeehavengebied</b>	<p>Deze bestemming laat het verder beheer en de exploitatie van het bestaande transformatorenpark toe.</p> <p>Lichtere activiteiten ten behoeve van nutsvoorzieningen, zonder lokale verstoringen, moeten mogelijk blijven.</p> <p>Omwille van de natuurlijke en landschappelijke aanleg van het gehele gebied is opslag in open lucht te vermijden en als deze toch voorkomt moet ze op een kwaliteitsvolle manier met hagen, kunstige luifels,... worden afgewerkt. De buitenopslag wordt verschoven van de inkomzone en kan in een met groen omrande zone aanleunen bij de oeverbegroeiing van de Burggravenstroom. Op termijn zijn enkel de laagdynamische en niet-verstorende bedrijfsactiviteiten die met dit transformatorenpark samenhangen mogelijk.</p>	<p>Bestemming als transformatorpark.</p> <p>Mogelijkheid voor bijkomende lichtere nutsvoorzieningen.</p> <p>Aandacht voor de landschappelijke en natuurlijke karakteristieken van het gebied</p>	<div data-bbox="1641 371 1872 491" style="border: 2px solid black; background-color: #e0f7fa; text-align: center; width: 100px; height: 75px; margin-bottom: 10px;"> <p style="font-size: 2em; margin: 0;">T</p> </div> <p><b>Artikel 37: zone voor transformatorpark in zeehavengebied</b></p> <p>Dit gebied is bestemd voor het beheer en exploitatie van het bestaande transformatorenpark. Werken en handelingen voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van bijbehorende nutsvoorzieningen van beperkte omvang en schaal die niet verstorend zijn toegelaten.</p> <p>De inrichting van het gebied houdt rekening met de landschappelijke en natuurlijke karakteristieken van het gebied.</p>

<p><b>Bestaande hoogspanningsleiding</b></p>	<p>Deze aanduiding moet het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleidingen die als gewestplanbestemming zijn aangegeven, ook in de toekomst mogelijk houden.</p>	<p>het onderhoud en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleidingen</p>	<div data-bbox="1637 292 1868 405" data-label="Image"> </div> <p><b><u>Artikel 29:</u> bestaande hoogspanningsleiding</b>  Waar een bestaande hoogspanningsleiding is aangegeven, is het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleiding toegelaten.</p>
--	---	--	--

## 5.4.2 Deelgebied 6: jachthaven Langerbrugge-eiland

### A Ruimtelijke situering

Het gebied situeert zich op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van de dorpskern Langerbrugge. De site wordt volledig ingesloten door het resterend open gedeelte van de oude vaart (oude kanaalarm) ten noorden tot noordwesten, het kanaal ten zuidoosten en de zeehavengebonden bedrijfsterreinen ten zuidwesten.

Het gebied heeft een oppervlakte van ca 5 ha. Het is een gebied waar een sterke verweving van verschillende activiteiten plaatsvindt: wonen, bedrijvigheid, jachthaven, horeca, veer, ....

### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Relevant Juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijziging van 28 oktober 1998 is hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	Geen
Beschermd monument	geen
Beschermd landschap	geen
Beschermd dorpsgezicht	geen
Vogelrichtlijngebied	Geen
Verkavelingsvergunning	geen

#### B.2. Planningscontext

Voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone – juni 2002	<p>Het voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone bestaat uit een streefbeeld en een uitvoeringsprogramma. De ruimtelijke concepten in het streefbeeld geven aan met welk doel of perspectief cruciale plekken en gebieden in de kanaalzone verder dienen te ontwikkelen om de visie op het terrein te realiseren. Het hoe van de ontwikkelingen, de wijze waarop zij best gebeuren, komt in het actieprogramma aan bod of zal voorwerp zijn van discussie bij de voorbereiding van de uitvoering.</p> <p>In het uitvoeringsprogramma is specifiek voor dit gebied opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– de opwaardering en mogelijke uitbreiding van de jachthaven aan Langerbrugge-eiland, mede ter ondersteuning van de leefbaarheid van de aangrenzende dorpskern Langerbrugge en met een mogelijke vergroting voor het draagvlak voor de handel aldaar;</li><li>– de bescherming van de aanwezige woonbestemmingen in het gebied Langerbrugge-eiland;</li><li>– het behoud van het veer Langerbrugge voor voetgangers en fietsers; minimaal voor woon-werkverkeer, bij voorkeur ook recreatief.</li></ul>
---	--

## C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor de site Langerbrugge-eiland volgende elementen structuurbepalend:

- het kanaal, met vooral een verbindende functie;
- de oude kanaalarm (oude vaart) welke gedeeltelijk als jachthaven functioneert met ligplaatsen voor dienstschepen;
- de Kale welke uitmondt in de oude kanaalarm;
- de industriële bedrijven langsheen de oude kanaalarm en het kanaal

Ten aanzien van het gebied zijn volgende elementen structuurbepalend:

- het veer van Langerbrugge en de centrale toegangsweg Langerbrugge-eiland.  
De centrale toegangsweg en het veer ontsluiten het gebied naar het zuiden toe, richting Oostakker. De centrale toegangsweg ontsluit ook het gebied in het noorden op de kanaaloeverweg (richting Zelzate en Gent) en de Kluizense Steenweg (richting Langerbrugge en Evergem). De centrale toegangsweg dwarsst de oude kanaalarm via een ijzeren draaibrug. Het veer wordt gebruikt voor fietsverkeer (van en naar schoolconcentraties in Oostakker) en overkruisend (lokaal) autoverkeer;
- de kanaaloeverweg (Wondelgemkaai richting Gent (N458), Langerbruggekaai richting Zelzate (N474)) die de havenbedrijven op de linkeroever van het kanaal met elkaar verbindt en de ontsluiting verzorgt naar de R4-west;
- de woningen en bijhorende koeren en hoven in de onmiddellijke omgeving van de centrale toegangsweg en het veer. De jarenlange onzekerheid over het gebied geeft de woningen een wat verwaarloosde indruk;
- de bedrijfsgebouwen van de houthandel Van Horebeke. De bedrijfsgebouwen bevinden zich op het niveau van de site Langerbrugge-eiland welke lager ligt dan de aangrenzende opgespoten bedrijfsterreinen van StoraEnso (ten zuidwesten van de site). Deze bedrijfsgebouwen worden ontsloten via de centrale toegangsweg op de kanaaloever ten noorden van het gebied;
- de bestaande jachthaveninfrastructuur (steigers, toegangshelling, kranen, ...) die plaats biedt aan twee jachthavenclubs (de Royal Belgian Sailing Club en de Koninklijke Jachtclub Gent) en bijhorende jachthavenondersteunende activiteiten (bergingsplaatsen, herstellingsplaatsen, 2 horecazaken (clubhuizen), parkeergelegenheid, enz ...). Het geheel is weinig efficiënt afgewerkt en geeft een rommelige indruk;
- twee aantrekkelijke uitkijkpunten op het kanaal Gent-Terneuzen en zijn omgeving, namelijk het uiterste noord-oostelijk gelegen punt van het eiland en het punt ter hoogte van de woningen die zich bevinden aan het veer;
- de karakteristieke, historische en beeldbepalende elementen van de site zijn de ijzeren draaibrug over de oude kanaalarm, het voormalige bruggenhoofd naast het veer en de brugwachterswoningen langs de centrale toegangsweg Langerbrugge-eiland.

Deze elementen zijn sterk bepalend voor de begrenzing van de site Langerbrugge-eiland.

In het noorden tot noordwesten wordt de site begrensd door de oude kanaalarm. In het zuidoosten door het kanaal Gent-Terneuzen. In het zuidwesten wordt de site begrensd door de bedrijfsterreinen van StoraEnso en Van Horebeke.

## D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling

De site Langerbrugge-eiland ontwikkelt binnen de zeehaven tot een gebied waarin verschillende activiteiten sterk verweven voorkomen. Een optimale herinrichting en afstemming van de verschillende aanwezige activiteiten moet hieraan tegemoet komen.

De bestaande jachthavenactiviteiten worden opgewaardeerd en uitgebreid tot een goed uitgebouwde jachthaveninfrastructuur. Gezien het kanaal een belangrijke vaarroute is voor (zeil)jachtboten en er een grote nood is aan ligplaatsen, mede door de expansie die de waterrecreatie kent, worden er op korte en middellange termijn op verschillende locaties aanlegplaatsen voor passanten en vaste ligplaatsen gecreëerd. Voor Gent komt de bestaande jachthaven van Langerbrugge hiervoor in aanmerking. De ontsluiting naar andere binnenwateren is van hieruit optimaal. De beoogde opwaardering en uitbreiding biedt ook op toeristisch vlak een meerwaarde. Deze uitbouw blijft ondergeschikt aan de maritieme en economische functie van de haven en hypothekeert op geen enkele wijze deze hoofdfunctie.

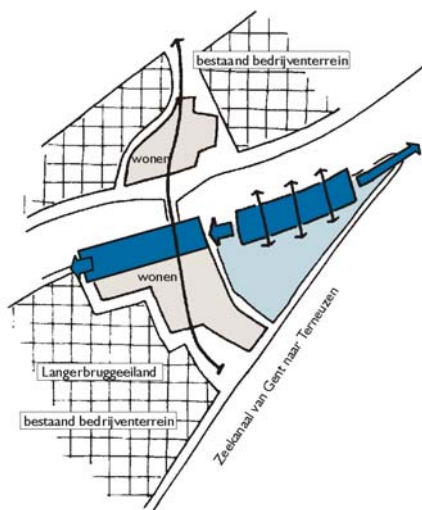
De leefbaarheid en de woonkwaliteit van de bestaande woningen in de onmiddellijke omgeving van de centrale toegangsweg Langerbrugge-eiland en het veer worden gegarandeerd.

De toegankelijkheid van het gebied wordt gegarandeerd door een netwerk van (lokale) wegen en verbindingen voor langzaam verkeer.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

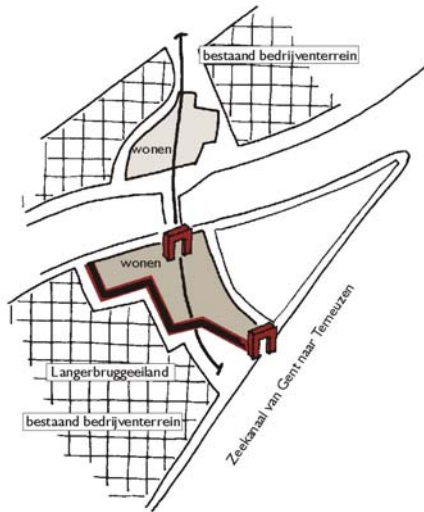
De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### Uitbreiding van de jachthaveninfrastructuur langs de oude kanaalarm in relatie met een interne reorganisatie van de bijhorende jachthavenondersteunende activiteiten



De bestaande jachthaven wordt op een compacte wijze heringericht en uitgebreid. Een beperkte uitbreiding met aanleg van nieuwe aanlegplaatsen voor pleziervaartuigen in noordoostelijke richting kan worden gerealiseerd mits de aanleg van een nieuwe strekdam vanaf de kop van de site Langerbrugge-eiland. Eveneens kan de jachthaven worden uitgebreid door de aanleg van nieuwe aanlegplaatsen voor pleziervaartuigen in de zuidwestelijke richting. Dit voorbij de ijzeren draaibrug tot aan de grens van het zeehavengebonden bedrijventerrein. Een opwaardering en verdere uitbreiding van de jachthaven is slechts mogelijk wanneer de toegankelijkheid van de jachthaven wordt verzekerd en de jachthaveninfrastructuur en jachthavenondersteunende activiteiten (herstellingsplaatsen, bergingsruimten op het droge, clubhuizen, sanitaire voorzieningen, horeca, toegangswegen, parkeergelegenheden, groenaanplantingen, ...) op een goede manier worden geschikt zodat een optimale wisselwerking wordt bereikt.

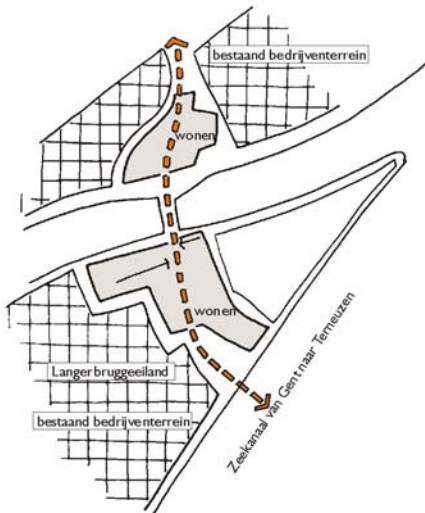
## De bestaande woningen als poorten tot het eiland en gebufferd ten opzichte van de aangrenzende bedrijven



De woningen waaronder de beeldbepalende brugwachtersgebouwen aan de draaibrug en het veer fungeren langs beide zijden van het eiland als inkomzones. Ze vormen de poorten tot het eiland.

In de aangrenzende zeehavengebonden bedrijfstreinen van StoraEnso en Van Horebeke wordt voorzien in een voldoende brede buffering om mogelijke hinder afkomstig van deze bedrijventerreinen te verhinderen. Een herschikking van de bestaande bedrijfsgebouwen is hiervoor noodzakelijk.

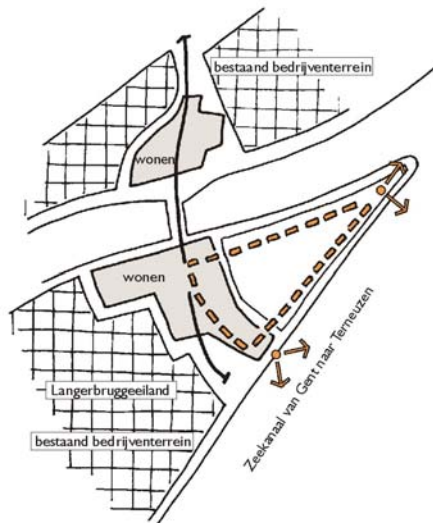
## Het eiland op de centrale fiets- en voetgangersas tussen Langerbrugge en Oostakker



De centrale toegangsweg Langerbruggeiland vormt een veilige en rechtstreekse verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Oostakker en Langerbrugge (Evergem). De fietsers en voetgangers krijgen er voorrang op de auto's. Bij de herinrichting van deze verbindingsweg worden de bestaande groenstroken behouden en/of versterkt als drager voor de passieve recreatie (bewoners, wandelaars en fietsers).

Alle wegen (ontsluitingswegen, wandelroutes, ...) binnen de site Langerbruggeiland sluiten aan op deze centrale toegangsweg (verbindingsweg). De houtloodsen van het bedrijf "Van Horebeke" welke nu worden ontsloten via de Eilandstraat op de centrale verbindingsweg Langerbruggeiland dienen in de toekomst ontsloten te worden via de aangrenzende bedrijventerreinen die toebehoren aan het bedrijf StoraEnso.

## Een wandelroute als verbindend element tussen de woningen en de jachthaven



De wandelroute draagt bij tot een attractieve beleving van de verschillende activiteiten binnen en rond de site Langerbruggeiland. De wandelroute wordt gerealiseerd langsheen de kwalitatief uit te bouwen woonomgeving (aansluitend op de veilige verbindingsas voor fietsers en voetgangers), de jachthaven en de twee uitkijkposten vanwaar de zeehavenactiviteiten maximaal kunnen worden waargenomen.

## E Maatregelen ter realisatie

Voor de realisatie van de opties in dit deelgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. Om een samenhangende ontwikkeling van de jachthaven en de watergebonden recreatie mogelijk te maken wordt door de stad Gent/Provincie Oost-Vlaanderen/Administratie Waterwegen en Zeewezen een inrichtingsrapport opgemaakt waarin bepaald wordt op welke manier de jachthaven het best functioneert. Daarbij worden onder meer de volgende aspecten in overweging genomen:
  - Het inrichten van een rustpunt (o.a. plaatsen van (picknick)banken, ...);
  - Het plaatsen van informatieborden o.a. over de regio en Gent, de kanaalzone, ...;
  - Het voorzien van een vlotte verbinding tussen het centrum van Gent en de jachthaven.
2. De wegenis die noodzakelijk is voor de bediening van de jachthaven (Eilanderskaai, Landverhuizerskaai) en de bijhorende parkeergelegenheden en bijhorende publieke ruimten worden aangelegd en beheerd door de Administratie Waterwegen en Zeewezen. De Administratie Waterwegen en Zeewezen staat ook in voor de realisatie van de wandelroute rond de site Langerbruggeiland. Het beheer en de verdere uitbouw van de bijhorende jachthavenactiviteiten (private herstellingsplaatsen, bergingsruimten op het droge, clubhuizen, horeca) behoren tot het privaat initiatief.
3. De opwaardering van de te behouden woningen behoort tot het privaat initiatief.
4. De uitbouw van een veilige verbindingsas Langerbrugge-eiland en de inrichting van beide uiteinden (ter hoogte van het veer en ophaalbrug) als inkomzones tot het eiland wordt gerealiseerd door de beheerder van de weg.
5. Op de bedrijfsterreinen van StoraEnso en Van Horebeke wordt een voldoende brede buffer gerealiseerd om mogelijke hinder afkomstig van deze bedrijventerreinen te verhinderen. De buffer wordt aangelegd door de betrokken bedrijven.



## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de ontwikkeling van de site Langerbruggeiland noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:


1. zone voor watergebonden recreatie en jachthaveninfrastructuur
2. zone voor wonen
3. zone voor lokale weg


De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>Zone voor watergebonden recreatie en jachthaveninfrastructuur</b>	<p>De opwaardering en verdere uitbouw (uitbreiding) van de bestaande jachthaven is slechts mogelijk wanneer de toegankelijkheid van de jachthaven wordt verzekerd en de jachthaveninfrastructuur samen met de jachthavenondersteunende activiteiten (herstellingsplaatsen, bergingsruimten op het droge, clubhuizen, sanitaire voorzieningen, horeca, toegangswegen, parkeergelegenheden en groenaanplantingen, ...) op een goede manier worden geschikt zodat een optimale wisselwerking kan worden bereikt.</p> <p>Belangrijk principes te hanteren bij de (her)inrichting van het gebied zijn zuinig en kwalitatief ruimtegebruik. Op de aangrenzende oude kanaalarm met gewestplanbestemming "waterweg" is de verdere uitbouw van de jachthaveninfrastructuur mogelijk omdat de aansluitende zones (zone voor wegenis en zone voor watergebonden recreatie en jachthaveninfrastructuur) dit toelaten.</p> <p>Belangrijke criteria bij de beoordeling van iedere aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning zijn het zorgvuldig ruimtegebruik, de kwaliteitsvolle aanleg van de bedrijfsgebouwen en terreinen. Om deze wijze kan een betere inrichting worden gegarandeerd.</p> <p>Om een samenhangende ontwikkeling van de jachthaven en watergebonden recreatie mogelijk te maken is het wenselijk dat de beheerders van de terreinen en de infrastructuur de inrichting in een nota uitwerken. De nota met inrichtingsprincipes legt de goede ordening van alle hiermee verbonden activiteiten vast. De gewenste relaties en de</p>	<p>De bestemming van het gebied voor infrastructuur voor watergebonden recreatie en jachthaveninfrastructuur.</p> <p>Beoordeling van stedenbouwkundige aanvraag op basis van criteria als zorgvuldig ruimtegebruik en kwaliteitsvolle aanleg van terreinen en gebouwen</p>	<div data-bbox="1637 384 1872 504" style="border: 2px solid black; background-color: orange; padding: 10px; text-align: center; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <b>WR</b> </div> <p><b>Artikel 38:</b> zone voor watergebonden recreatie en jachthaveninfrastructuur</p> <p>Dit gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van infrastructuur voor watergebonden recreatie en jachthaveninfrastructuur.</p> <p>Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt beoordeeld aan de hand van volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zorgvuldig ruimtegebruik;</li> <li>• een kwaliteitsvolle aanleg van het terrein en afwerking van de bedrijfsgebouwen;</li> </ul>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>samenhang met de aangrenzende zones voor wegenis en waterlopen worden hierin aangegeven.</p> <p>Het is aangewezen dat in de nota onder meer de volgende aspecten planmatig en samenhangend worden uitgewerkt: de opwaardering van de jachthaveninfrastructuur en jachthavenondersteunende activiteiten, de ontsluitingsinfrastructuur van de jachthaven (Eilanderskaai, Landverhuizerskaai), de bijhorende parkeergelegenheden, de bijhorende publieke ruimten, de aanleg van een wandelroute rond de jachthaveninfrastructuur, de groenstructuur, de architecturale kwaliteiten, ....</p> <p>De nota worden best gevalideerd door de betrokken partners binnen het Project Gentse Kanaalzone en in het bijzonder door de vergunningsverlenende overheden. Zij kan als richtingevend element dienen bij de stedenbouwkundige aanvragen in dit gebied en de hier aangrenzende zones.</p>		
<b>Zone voor wonen</b>	<p>Dit gebied omvat de bestaande woningen met de bijbehorende onderdelen als tuin, garage, stallingen, ... die vandaag in de gewestplanbestemming "gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven" zijn gelegen.</p> <p>Omdat deze bestaande woningen zelfs na ontwikkeling van dit deelgebied wellicht leefbaar kunnen blijven, kunnen zij worden verbouwd en/of herbouwd op de plaats van de huidige vestiging.</p> <p>Om voor deze woningen geen andere regeling dan woningen in Kerkbrugge-Langerbrugge te bekomen, wordt geopteerd voor het algemeen stedenbouwkundig voorschrift inzake wonen.</p>	De bestemming voor ver- en herbouw van bestaande woningen	 <p><b>Artikel 26: zone voor wonen</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Onder aan het wonen verwante voorzieningen worden verstaan: winkels voor dagelijkse aankopen, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten, parkeer- en openbaar vervoervoorzieningen, sociaal-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen; voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>Zone voor lokale weg</b>	<p>Deze zone laat de aanleg, het beheer en de exploitatie van wegenis voor het verkeer en de hieraan noodzakelijke infrastructuur, voetpaden, fietspaden, nutsvoorzieningen, publieke ruimten (pleinen, uitkijkpunten), groenaanplantingen en straatmeubilair toe. Bij de herinrichting wordt het historisch karakter gerespecteerd en wordt voorrang verleend aan fietsers en voetgangers. De (her)aanleg garandeert dat het verbindende fiets- en voetgangersnetwerk tussen Langerbrugge en Oostakker blijft functioneren.</p> <p>Bij de herinrichting van de bestaande wegenis wordt het lokale karakter van de wegen ondersteund en worden de aanwezige historisch beeldbepalende elementen als uitgangspunten beschouwd.</p> <p>Voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen die betrekking hebben op de wandelroute en de toegangswegen tot de jachthaven is het aangewezen dat in een nota wordt aangegeven op welke wijze de (her)aanleg past binnen de inrichting van het gehele jachthavengebied.</p>	<p>Een bestemming voor de aanleg, beheer en exploitatie van wegeninfrastructuur en bijbehorende uitrustingen.</p> <p>Inrichting als lokale weg.</p>	 <p><b>Artikel 40: zone voor lokale weg</b></p> <p>In dit gebied zijn alle werken, handelingen, en constructies toegestaan die nodig zijn voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van wegeninfrastructuur.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als lokale weg.</p>

## 5.5 Omgeving Moervaart Noord

### 5.5.1 Deelgebied 7: zeehavenondersteunend bedrijventerrein Moervaart Noord reserve en koppelingsgebied Sint-Kruis-Winkel Zuid

#### A Ruimtelijke situering

Dit deelgebied is gesitueerd op de rechterkanaaloever aan de oostzijde van de R4-oost (J. Kennedylaan). Het lager gelegen en deels voor bedrijvigheid nog bouwrijp te maken terrein in landbouwgebruik sluit in het zuiden aan bij het reeds opgespoten bedrijventerrein Moervaart Noord ten noorden van de Moervaart. Aan de oostzijde van het terrein ligt een voormalige arm van de Moervaart die vandaag ruimtelijk deel uitmaakt van het open en kleinschalig landbouwgebied rond de actuele loop van de Moervaart.

In het noorden van dit deelgebied langsheen de Barkstraat/Spanjeveerstraat komen (zonevreemde) woningen en landbouwzetels met serres voor. Dit koppelingsgebied Sint-Kruis-Winkel-zuid zal als buffer tussen het nieuw te ontwikkelen zeehavenondersteunend regionaal bedrijventerrein Moervaart Noord reserve en het kanaaldorp Sint-Kruis-Winkel worden ingericht.

De totale oppervlakte van dit deelgebied bedraagt ca 42 ha en de bedrijvigheid neemt daarvan ca 19 ha in.

In dit deelgebied wordt nog een bestemmingswijziging opgenomen buiten de grenslijn van het zeehavengebied, met name voor de terreinen in landbouwgebruik met een oppervlakte van ca 2,5 ha ten noorden aansluitend bij het bedrijventerrein Moervaart Noord. Deze terreinen maken ruimtelijk deel uit van het valleigebied van de Moervaart en werden aldus niet binnen de zeehaven opgenomen. Om geen geïsoleerde restzones met een industriebestemming te laten voortbestaan, wordt de industriebestemming gewijzigd naar de omgevende landbouwbestemming. De verdere inrichting van dit terrein kan gebeuren in het kader van de visievorming op de Moervaartvallei. Desgevallend kan voor dit gebied door een andere overheid een ruimtelijk uitvoeringsplan met een gedetailleerde invulling plaatsvinden.

#### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Relevant juridisch kader

Gewestplan	Gentse en kanaalzone (KB14.09.1977) gewijzigd bij BVR van 28/10/1998. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	Geen
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	Geen
Beschermd dorpsgezicht	Geen
Vogelrichtlijngebied	Geen
Verkavelingsvergunning	In het gebied komen de volgende verkavelingsvergunningen voor: 5/605-1/12/83 en 5/878-8/384

## B.2. Planningscontext

Studie "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost- Vlaanderen	Zie bijlagen
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent (MB van 9/4/2003)	<p>In functie van de ontwikkeling van dit gebied worden de volgende ontwikkelingsperspectieven in het richtinggevend gedeelte aangegeven.</p> <p>Er wordt voor gekozen om het terrein Moervaart Noord reserve zoals de overige bedrijventerreinen Moervaart Noord en Moervaart Zuid als zeehavenondersteunende regionale terreinen - waarin ook niet-havengerichte bedrijven terecht kunnen - te ontwikkelen binnen het zeehavengebied in functie van het verder beheer door het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent. Milieubelastende industriële en overslagactiviteiten zijn niet gewenst op dit terrein om geen storende hinder voor de omliggende kanaaldorpen en -wijken teweeg te brengen. In Moervaart-zuid of in Moervaart-noord-reserve wordt een kleine strook voor herlokatie van havengebondenbedrijven uit de naastgelegen kanaaldorpen ingebouwd. De watergebonden ontwikkeling wordt daarbij gestimuleerd.</p> <p>Van de bruto-oppervlakte van 32ha zal ca 19ha effectief worden ingericht voor functionele productie en distributie.</p> <p>Voor een goede overgang naar Mendonk en Sint-Kruis-Winkel wordt het terrein Moervaart-noord-reserve gedeeltelijk ontwikkeld bij het bestaande bedrijventerrein Moervaart-noord noordwaarts tot aan de te begroenen oevers van het Hoofdgeleed en de aanwezige sterke groenmassa rond de Oude Moervaart. De te vergroenen oevers, bestaande bomenrijen en natte graslanden geven samen een afgewerkte rand van het bedrijventerrein. Tussen deze groene rand en het dorp Sint-Kruis-Winkel vinden op de drogere gronden nabij het dorp grondgebonden landbouwactiviteiten en glastuinbouw en sierteelt een plaats; de groenmassa van Oude Moervaart wordt evenwel doorgetrokken tot aan Moervaart.</p>
Hoofdgeleed waterloop nr 1305	Deze waterloop van 3 <sup>de</sup> categorie wordt beheerd door de Polder Moervaart en Zuidlede.

## C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor dit deelgebied de volgende elementen structuurbepalend:

- De R4-oost (J. Kennedylaan) die hoger gelegen is aan dit terrein en die vandaag voor een sterke geluidsproductie zorgt. Er is geen rechtstreekse toegang vanuit de R4-oost naar dit deelgebied.
- De oude arm van de Moervaart die onderdeel uitmaakt van het kleinschalig, landbouwlandschap rond de Moervaart.
- Het opgehoogde bedrijventerrein Moervaart Noord met de heuvel van het klasse-1 stort en de cluster van de milieubelastende bedrijfsactiviteiten in de afvalsector.
- Het kanaaldorp Sint-Kruis-Winkel met aan de zijde van het terrein een kleinschalig, onafgewerkt woonweefsel in een historisch stratenpatroon, met verweven daarin kleine landbouwbedrijven.

Voor dit deelgebied zijn de volgende elementen structuurbepalend:

- De Barkstraat als een smalle, landelijke verbindingsweg tussen de dorpskern van Sint-Kruis-Winkel en Mendonk en ontsluitingsweg voor het gebied. Twee landwegen - de Schuitstraat en het pad langsheen de oude Moervaart arm - dringen vanuit de Barkstraat het gebied binnen. Deze wegen hebben enkel nog een functie voor de bestaande landbouwactiviteit in het gebied. Aan de zuidelijke zijde van de Barkstraat/Spanjeveerstraat staan een 7-tal (zonevreemde) kleine, oudere vrijstaande woningen en één landbouwbedrijf met serre en tuinbouw in open lucht. Aan de noordzijde van de Barkstraat/Spanjeveerstraat komen meer vrijstaande en recentere woningen voor, waardoor de Barkstraat/Spanjeveerstraat als onderdeel van het kanaaldorp wordt ervaren. De hoeve aan het zuidelijk einde van de Schuitstraat is vervallen en heeft haar functie verloren.

- Het Hoofdgeleed die het gebied ZW-NO doorstroomt vanaf de R4-oost (J. Kennedylaan) naar de Oude Moervaartarm. Ten zuiden van het Hoofdgeleed staan loodrechte, lange smalle percelen hoofdzakelijk in gebruik als weiland. De lager gelegen ligging, de vele grachten en de perceelsrandbegroeiing typeren het landbouwgebied als een nat valleigebied. Ten noorden ervan zijn de percelen veeleer groter, blokvormig en in gemengd gebruik als weiland, akkerland en tuinbouw in open lucht. Wellicht zijn deze gronden hier droger.
- De Oude Moervaartarm die dwars doorheen het open, lager gelegen gebied in landbouwgebruik loopt en de oostelijke grens vormt met het gebied. Vanaf de Barkstraat is de waterloop over een lengte van ongeveer 300 meter als openbaar viswater in gebruik. De waterloop heeft hier een breedte van ca 20m en een weelderige oeverbeplanting. Verder zuidwaarts is de loop nagenoeg volledig verland en opgevuld. De natuurlijke begroeiing op de oude loop contrasteert met de oostelijk gelegen weilanden. Over de ganse lengte van de waterloop loopt een wat hoger gelegen, onverhard pad (van ca 3m breedte) dat toegang geeft tot de lager gelegen landbouwpercelen in het terrein. Aan de westelijke zijde van het pad is recent een dubbele rij hoogstammen ingeplant die de lineaire structuur van de oude Moervaartarm accentueert.
- Het opgespoten industrieterrein Moervaart Noord aan de zuidzijde die deels in gebruik is als stort (oostelijke zijde) en die er deels verwilderd en verwaarloosd bijligt (westelijke zijde). Over de volledige breedte tussen R4-oost (J. Kennedylaan) en de huidige loop van de Moervaart ligt aan de voet van industrieterrein Moervaart Noord een brede afwateringsgracht. Ter hoogte van het stort is op het industrieterrein een dichte begroeiing als buffer aangebracht evenals een metalen afsluiting.
- De 150kV hoogspanningsleiding op ca 50m parallel aan de R4-oost waarvan de pylonen met betonnen funderingspoten ca 3meter boven het maaiveld, het toekomstig beeld van een opgespoten terrein oproepen.
- De R4-oost (J. Kennedylaan) die omwille van zijn hoger gelegen ligging - in combinatie met het opgespoten industrieterrein Moervaart Noord en het hoger gelegen pad langs de oude Moervaartarm het gebied als het ware insluit.

Deze elementen zijn mede bepalend voor de begrenzing van het deelgebied in dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

- De noordwestelijke grens valt samen met de rooilijn voor de R4-oost.
- In het noordoosten ligt de grens op de rooilijn van de Barkstraat/Spanjeveerstraat en op de perceelsgrens van de zonevreemde woningen. Zoals elders in de kanaalzone liggen de zonevreemde woningen in dit koppelingsgebied aldus buiten de begrenzing van de zeehaven. Omdat de leefbaarheid van de woningen en het landbouwbedrijf in dit overgangsggebied tussen de toekomstige bedrijvigheid van Moervaart Noord reserve en het kanaaldorp kan worden gegarandeerd, kan hun woonfunctie worden bevestigd.
- Er wordt voor geopteerd om de Oude Moervaart deel te laten uitmaken van de natuurlijke inrichting van dit koppelingsgebied en buffering van het bedrijventerrein naar het open landbouwgebied. Vandaar dat de zuidoostelijke begrenzing op de perceelsgrens van de waterloop met de landbouwpercelen ligt. Hier valt de grens van het gebied samen met de grens van het zeehavengebied. Op deze wijze kan de Oude Moervaartarm effectief als natuurgebied worden ingericht en beheerd.
- Aan de oostelijke zijde van de Oude Moervaartarm en ten noorden van het bedrijventerrein Moervaart Noord ligt het terrein dat buiten de zeehaven gelegen is maar in dit ruimtelijk uitvoeringsplan wordt herbestemd om geen restbestemmingen te laten voortbestaan.
- In het zuiden sluit het terrein aan op het bedrijventerrein Moervaart Noord en wordt de grens gelegd op de afwateringsgracht tussen beide bedrijventerreinen. De westelijke grens valt samen met de rooilijn voor de R4-oost.

## **D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

Om op korte termijn (2007-2010) te kunnen beschikken over bijkomende terreinen voor een breed gamma van niet-milieubelastende zeehavenondersteunende activiteiten wordt het terrein Moervaart Noord reserve als zeehavenondersteunend regionaal bedrijventerrein ontwikkeld. Op dat moment zullen de terreinen Moervaart Zuid en Moervaart Noord die eveneens op zeehavenondersteunende activiteiten gericht zijn, wellicht volledig ingenomen zijn. De relatief beperkte afstand tot het kanaaldorp Sint-Kruis-Winkel en het relatief gave landbouwlandschap rond de Moervaart laten niet toe dat bedrijven met een hoge milieubelasting naar risico, lawaai, geur of stof hier worden ingeplant.

Het profiel van deze zeehavenondersteunende regionale bedrijventerrein, is dit van ondersteuner van het zeehavengebied zelf, opdat dat laatste – qua infrastructuur waardevoller en schaarser gebied – optimaal kan worden benut.

De ligging vlak aan de overzijde van het Rodenhuizedok, naast de R4-oost en met een directe ontsluiting naar deze weg via het nieuw te bouwen knooppunt aan de noordzijde van het terrein, maakt dit terrein uitermate geschikt voor activiteiten die de weg, water en spoorinfrastructuur in de omgeving optimaal benutten en aandacht besteden aan het uitzicht van hun gebouwen.

Om de relatief beperkt terreinoppervlakte (ca 17ha netto) optimaal te benutten wordt het terrein slechts waar nodig en waar mogelijk opgehoogd, wordt de interne ontsluitingsinfrastructuur beperkt en gebundeld met de R4-oost en volgt de terreininrichting en de terreinbegrenzing in sterke mate de bestaande landschappelijke structuur. In functie van een degelijke landschappelijke overgang en buffering worden de bestaande grachten maximaal ingeschakeld in het afwateringssysteem en wordt de Oude Moervaartarm als breed lineair element met hoge natuurwaarde uitgebouwd.

Met het oog op een maximale synergie en uitwisseling van goederenstromen tussen de bestaande en nieuwe bedrijven langs de Moervaart en het Rodenhuizedok wordt de ontsluitingsweg aangesloten op de ontsluitingswegen voor de zeehaventerreinen Moervaart Noord en Rodenhuizedok.

De relatieve nabijheid van de bestaande en toekomstige havenactiviteiten aan de overzijde van de R4-oost in het zeehaventerrein en in het bedrijventerrein Moervaart Noord reserve en de R4-oost (J. Kennedylaan) als ontsluitings- en verbindingsweg binnen de kanaalzone, vereisen een afdoende buffering naar Sint-Kruis-Winkel. Een gelaagde inrichting van het overgangsgebied tussen Moervaart Noord reserve en Sint-Kruis-Winkel moet hieraan tegemoet komen.

Rond het bedrijventerrein Moervaart Noord reserve wordt een efficiënte en aaneensluitende buffer uitgebouwd. Deze groene buffer wordt begrensd door een nieuw aan te leggen brede afwateringsgracht die als een lineair onderdeel van de ecologische infrastructuur in de zeehaven wordt uitgebouwd.

Het kleinschalige, relatief gave landschap met nog enkele landbouwactiviteiten tussen de afwateringsgracht, het Hoofdgeleed en de Barkstraat/Spanjeveerstraat wordt door een perceelsgewijze landschapsontwikkeling intact gehouden. De veeleer beperkte afstand tussen de toekomstige (hoger gelegen) bedrijvigheid en de woningen langs de Barkstraat/Spanjeveerstraat vereisen hier een zeker aandeel aan kleine landschapselementen in functie van de buffering.

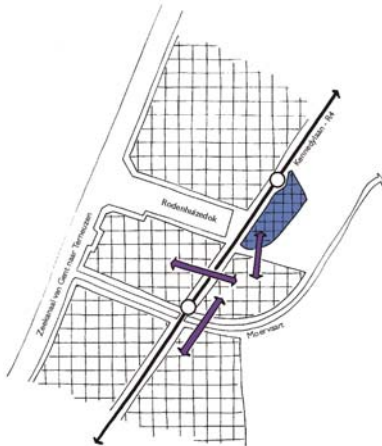
In functie van een degelijke landschappelijke overgang en buffering wordt de Oude Moervaartarm als breed lineair element met hoge natuurwaarde uitgebouwd. Deze maakt daarom integraal deel uit van dit deelgebied.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:



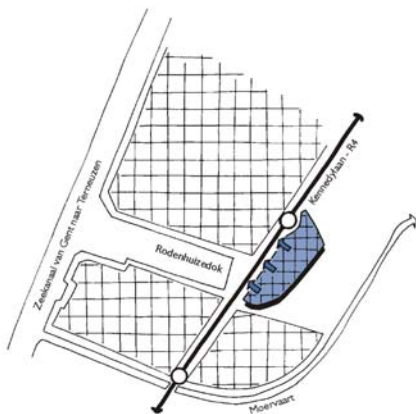
## Het bedrijventerrein als onderdeel van de economische cluster rond de Moervaart en het Rodenhuzedok



Het terrein Moervaart Noord reserve wordt waar mogelijk opgehoogd tot een vergelijkbaar niveau van de overige bedrijventerreinen rond de Moervaart en maakt daardoor zowel visueel als functioneel deel uit van deze cluster van zeehavenondersteunende regionale bedrijventerreinen.

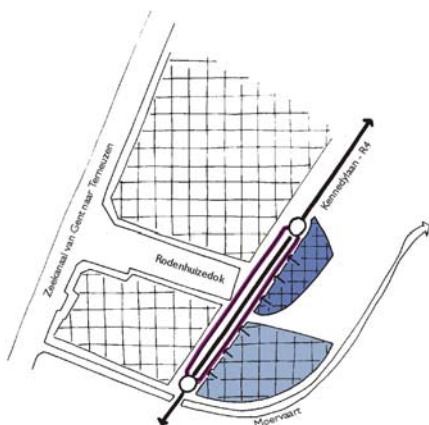
Met de maritieme terreinen rond het Rodenhuzedok kunnen functionele relaties en een synergie worden gecreëerd mede door de aanwezigheid van verbindende weginfrastructuur tussen deze terreinen. De bedrijfsactiviteiten die hier worden ingeplant, benutten dan ook maximaal deze mogelijkheden en omgevingskwaliteiten en ondersteunen de economische structuur van de zeehaven.

## De bedrijven op het terrein gericht naar de J. Kennedylaan



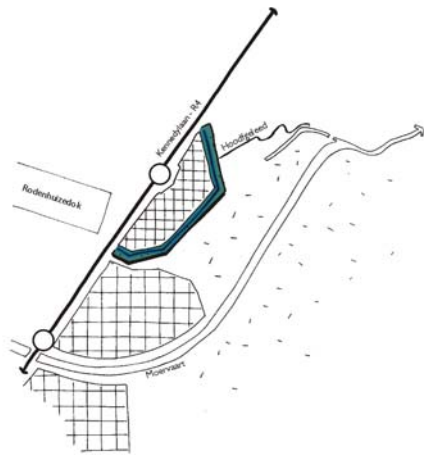
De ligging van de interne ontsluitingsweg, het zicht vanop de J. Kennedylaan (R4-oost) op het terrein zowel vanuit de richting Gent en Zelzate en de relatief beperkte terreindiepte noodzaakt een representatieve inplanting van de bedrijfsgebouwen en een zorg voor het uitzicht en het beeld van het bedrijventerrein als geheel.

## De interne ontsluiting strak gebundeld met de R4-oost en één geheel met de interne ontsluiting voor Moervaart Noord en Rodenhuize



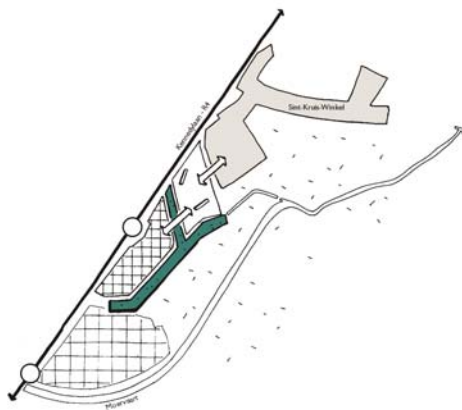
De interne ontsluitingsweg takt in het noorden aan op het nieuw te bouwen verkeersknooppunt op de R4-oost en in het zuiden op de interne ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Moervaart Noord. Hierdoor is een degelijke ontsluiting van de bedrijventerreinen rond de Moervaart naar de R4-oost gegarandeerd. De weg is parallel aan de R4-oost aangelegd met een dubbel gebruik van de langsliggende afwateringsgracht wat leidt tot een optimaler ruimtegebruik op het bedrijventerrein.

### De afwateringsgracht als een ecologische en landschappelijke ring rond het bedrijventerrein



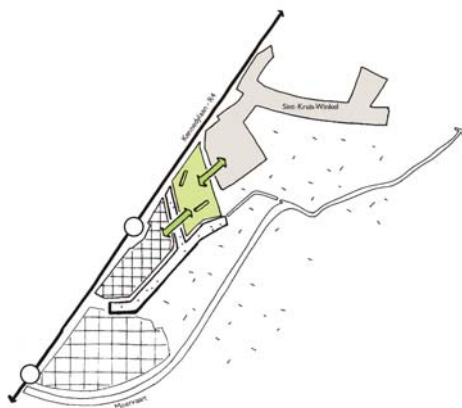
Rond het opgehoogde terrein wordt een brede afwateringsgracht gegraven die in het oostelijk gedeelte de loop van het Hoofdgeleed volgt. Deze gracht wordt door gebruik te maken van de niveaoverschillen tussen het opgehoogde bedrijventerrein en de omgevende landbouwpercelen en de bestaande perceelstructuur rond het Hoofdgeleed te volgen, een nieuw landschappelijk element dat de bestaande landschapstructuur respecteert. Door een ecologische uitvoering en een voldoende breedte vervult deze gracht ook een bufferende functie voor zijn omgeving, kan zij de waterfunctie van het huidige Hoofdgeleed overnemen en vervolledigt zij de ecologische infrastructuur in het zeehavengebied.

### De Oude Moervaartarm als een natuurlijke buffer tussen het bedrijventerrein en de Moervaartvallei en lineair, natuurlijk element in het koppingsgebied



Met de natuurlijke ontwikkeling van de oude Moervaartarm wordt niet alleen voor een buffering naar het omgevende landbouwgebied gezorgd maar wordt een fysieke overgang tussen de hoger gelegen terreinen met bedrijfsactiviteiten en de lager gelegen weilanden gecreëerd. Op deze wijze wordt de Oude Moervaartarm uitgebouwd als een essentieel onderdeel van de ecologische infrastructuur in de zeehaven en de ecologische infrastructuur in de Moervaartvallei. De oevers van de open waterloop worden zodanig ingericht dat recreatief medegebruik zoals recreatievisserij, fietsen en wandelen mogelijk is.

### De bestaande landschapstructuur aangevuld met kleine landschapselementen en ecologische infrastructuur als overgang tussen het bedrijventerrein Moervaart Noord reserve en Sint-Kruis-Winkel



Perceelsgewijze ingrepen in dit gebied hebben tot doel de bestaande landschapstructuur aan te vullen met de kenmerkende kleine landschapselementen en met ecologische infrastructuur langsheen de perceelsgrens, het Hoofdgeleed en de Oude Moervaartarm.

De bestaande woningen en de land- en tuinbouwbedrijven worden bevestigd en kunnen verder ontwikkelen binnen de bestaande landschapstructuur. Ook andere vormen van landbouw (duurzame landbouw, hobbylandbouw, beheerslandbouw, ...), bosbouw en laagdynamische recreatie zullen in de toekomst dit gebied moeten onderhouden en beheren. Een consequente landschappelijke inrichting met aandacht voor samenhang en beeldkwaliteit moet dit gebied ook aantrekkelijk maken voor bewoners van Sint-Kruis-Winkel.

## **E Maatregelen ter realisatie**

Voor de realisatie van de opties in dit deelgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. De verwerving van de noodzakelijke percelen voor de ontwikkeling van het gehele terrein en de buffers zal gebeuren door het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent. Voor de percelen en het openbaar domein van de Oude Moervaartarm kan een overeenkomst gemaakt tussen het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent en de publieke eigenaar over de realisatie ervan als natuurlijke buffer en het latere beheer. Door het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent kan in een inrichtingsrapport de stedenbouwkundige aanleg van het gehele terrein, de afwateringsinfrastructuur en de buffers worden in opgenomen evenals de principes inzake milieuzonering worden aangegeven. Ook het bouwrijp maken van het terrein en de aanleg van de afwateringsinfrastructuur, de interne ontsluitingsweg en de buffers zal door het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent gebeuren.
2. Voor de verdere inrichting en realisatie van koppelingsgebied Sint-Kruis-Winkel zuid zal de Vlaamse Landmaatschappij het nodige voorbereidende onderzoek doen en de beheersinstrumenten aangegeven. Er zal aangegeven worden op welke wijze en met welke instrumenten (subsidiëring, beheersovereenkomsten, grondverwervingen,...) door de particuliere eigenaars, de Polders en Watering Moervaart en Zuidlede (voor het Hoofdgeleed), de beheerder van de Oude Moervaartarm en de Stad Gent (voor het publieke domein) het gebied kan worden ingericht en beheerd zoals vooropgesteld.

## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en aanduidingen die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor dit deelgebied noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones en aanduidingen steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:


1. zone voor zeehavenondersteunende regionale bedrijvigheid
2. Zone voor buffer
3. Zone voor havenontsluitingsweg
4. Zone voor permanente ecologische infrastructuur
5. zone voor bestaande landbouwbedrijven
6. landschappelijk waardevol gebied (in overdruk)
7. zone voor wonen

Daarnaast wordt een leidingenstraat en de bestaande hoogspanningsleiding aangeduid.

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en aanduiding worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G      Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

De bestaande verkavelingsvergunningen aan de Barkstraat met nummers 5/605-1/12/83 en 5/878-8/3/84 zijn niet strijdig met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.


Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor zeehavenondersteunende regionale bedrijvigheid</b>	<p>De bestemming van dit gebied sluit aan bij de bestemming van de overige zeehavenondersteunende bedrijventerreinen in de Gentse zeehaven zoals Moervaart Zuid en Moervaart-Noord. Onder niet-milieubelastende activiteiten worden die activiteiten begrepen die omwille van de milieuhinder niet moeten worden afgezonderd. Voor de beoordeling hiervan kan onder meer worden gesteund op de gegevens met betrekking tot de milieuvergunning.</p> <p>De aard van de bedrijvigheid die in de zeehavenondersteunende regionale bedrijventerreinen wenselijk is, verschilt van deze in een normaal gemengd regionaal bedrijventerrein en van deze in een zeehaventerrein. Zij maakt optimaal gebruik van de ligging en het imago van deze plekken en kan worden bepaald vanuit twee dimensies: de aard van de bedrijfsactiviteiten op zich en hun band met het zeehavengebied.</p> <p>Een voldoende band met het zeehavengebied betekent dat de bedrijfsperven maximaal worden benut voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ofwel bedrijven die in derde lijn watergebonden zijn met een apart transport van goederen tussen bedrijf en een (gezamenlijk te benutten) kaaimuur, (bijv. een bedrijf dat grote metaalconstructies maakt met 2 à 3 keer per week een transport van een groot stuk over het water). Bedrijven die op zich watergebonden zijn in eerste lijn (direct aan kaaimuren) of in tweede lijn (achterin liggend, maar met een fysieke verbinding – pijpleiding, transportband, ... – naar een kaaimuur) horen in een zeehaventerrein zelf thuis;</li> </ul>	<p>De bestemming voor zeehavenondersteunende regionale bedrijven.</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p><b>Artikel 42:</b> zone voor zeehavenondersteunende regionale bedrijvigheid</p> <p>Dit gebied is uitsluitend bestemd voor niet-milieubelastende industriële activiteiten, distributie-activiteiten, logistieke activiteiten en opslag- en overslagactiviteiten in zoverre deze een band hebben met de Gentse zeehaven.</p>


Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>– ofwel bedrijven die voor het merendeel van de activiteiten (bijv. meer dan 60%) gericht zijn op één of meerdere bedrijf(ven) uit het zeehavengebied en/of grote vervoersstromen met een of meer dergelijke bedrijven onderhouden (uit te wijzen door een mobiliteitseffectenrapport) en die actief zijn als:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gerichte toeleveringsbedrijven of verwerkingsbedrijven aan bedrijven uit een zeehaventerrein;</li> <li>• gerichte toeleveringsbedrijven of verwerkingsbedrijven aan bedrijven uit het zeehavenondersteunende terrein zelf;</li> <li>• distributie en logistieke bedrijvigheid;</li> <li>• specifieke dienstverlening aan zeehavenbedrijvigheid, met name op enkele vlakken: <ul style="list-style-type: none"> <li>- industriële diensten zoals vrachtwagenwasstraten, tankcleaning, herstel en verkoop scheepsapparatuur, specifieke materialenverhuur van kranen, heftrucks en dergelijke;</li> <li>- tankstations (evt. hoeveelheid te bepalen);</li> <li>- technische controlebureaus voor havenactiviteiten.</li> </ul> </li> </ul> <p>Om geen verwarring te laten bestaan over de aard van de distributieactiviteiten – hier bedoeld als transport, logistiek (VAL) en physical distribution – wordt uitdrukkelijk vermeld dat kleinhandel niet is toegelaten.</p> <p>Commerciële diensten zoals horeca, vergaderaccommodatie, zuivere kantoren, ... horen beter in het stedelijk gebied, in de koppelingsgebieden of aan randen van de kanaaldorpen thuis en niet in dit zeehavenondersteunend regionaal bedrijventerrein. Ook dienstverlenende bedrijven zoals bankagentschappen en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven worden om dezelfde redenen in dit gebied niet toegelaten.</p>	Niet toelaten van kleinhandel.	Kleinhandel is niet toegelaten.


	<b>Niet verordenend</b>		<b>Verordenend</b>
<b>Titel zone</b>	<b>ruimtelijke opties</b>	<b>Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften</b>	<b>stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p>Om voor een samenhangende ontwikkeling van het gehele terrein te zorgen, kan de terreinbeheerder niet alleen een stedenbouwkundig inrichtingsrapport opmaken maar tevens voorafgaand aan een vergunningsaanvraag voor nieuw in te planten activiteiten de randvoorwaarden inzake de ruimtelijke inrichting, de buffering naar Sint-Kruis-Winkel, het waterbeheer, de ecologische infrastructuur, de oriëntatie, het uitzicht van de gebouwen, ... aangeven via een eerder verkregen verkavelingsvergunning van de betrokken terreinen. Het artikel 101 § 2 DRO geeft hiervoor het juridisch kader.</p> <p>Belangrijke criteria bij de beoordeling van iedere aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de buffering naar de woningen in Sint-Kruis-Winkel;</li> <li>- het zorgvuldig ruimtegebruik;</li> <li>- een kwaliteitsvolle aanleg van de bedrijfsgebouwen en terreinen waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke functionele invulling van ieder gebouw en/of terrein;</li> <li>- de aandacht voor ecologische infrastructuur; de Nota ecologische infrastructuur in de zeehaven zal daarbij het inhoudelijk kader bieden van waaruit de ecologische infrastructuur in dit deelgebied zal worden uitgetekend.</li> </ul> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap, zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Ook in dit gebied met een concentratie aan economische activiteiten, wordt een sterke relatie tussen het watersysteem en de ecologische infrastructuur uitgebouwd. Buffergrachten worden zodanig uitgevoerd dat zij deel kunnen uitmaken van de ecologische infrastructuur in het zeehavengebied. Zij worden daarom maximaal volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw uitgevoerd.</p>	<p>Beoordeling van stedenbouwkundige aanvraag op basis van criteria als buffering, zorgvuldig ruimtegebruik, kwaliteitsvolle aanleg van terreinen en gebouwen, ecologische infrastructuur</p>	<p>Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt beoordeeld aan de hand van volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de verbeterde buffering naar het omliggende woongebied;</li> <li>• zorgvuldig ruimtegebruik met toepassing van de best beschikbare technieken;</li> <li>• een kwaliteitsvolle aanleg van het bedrijfsterrein en afwerking van de bedrijfsgebouwen weliswaar afgestemd op de functionele invulling;</li> <li>• de aandacht voor de ecologische infrastructuur.</li> </ul>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>De beheerder van dit gebied onderzoekt in overleg met de betrokken overheden inzake waterbeheer op welke wijze een koppeling tussen de buffergrachten en de afwateringstructuur van de Moervaart en het Hoofdgeleed tot stand kan worden gebracht.</p> <p>Het watersysteem wordt steeds zo aangelegd dat er rekening houdend met de mogelijkheden van de bodemstructuur, maximaal wordt geïnfiltrerd en minimaal wordt afgevoerd. De terreinbeheerder zal voor het uittekenen van het watersysteem voor de nodige wetenschappelijke onderbouwing zorgen. De gehanteerde principes zullen concreet in de terreininrichting worden vertaald. Tevens zal de terreinbeheerder er voor zorgen dat de buffercapaciteit voor de afwatering van de verharde oppervlakken bij voorkeur wordt voorzien op het zeehaventerrein zelf.</p> <p>Specifieke ingrepen worden uitgewerkt om te voorzien in ruimte voor de opvang van verontreinigd bluswater en de opvang van verontreinigd water afkomstig van transportongevallen binnen het havengebied. Specifieke milieuvorwaarden met ruimtelijke consequenties zijn met name dat verharde oppervlakken worden uitgevoerd met een gesloten verharding om te vermijden dat verontreiniging doorsijpelt naar het grondwater en dat verharde oppervlakken van het afwateringssysteem worden gescheiden.</p> <p>De ligging aan de R4-oost (J. Kennedylaan) vereist van de toekomstige bedrijven dat zij aandacht besteden aan het uitzicht van de bedrijfsgebouwen, het materiaalgebruik, de groenaankleding en de circulatie op het bedrijfsperceel.</p> <p>Conform het advies van de Windwerkgroep over de plaatsing van windturbines in de Gentse kanaalzone worden in dit gebied geen windturbines voorzien ondanks de industriële bestemming van dit gebied.</p> <p>De buffering van dit gebied naar de woonkern van Sint-Kruis-Winkel wordt verzorgd door de inrichting van het</p>	<p>Aandacht voor uitzicht gebouwen en materiaalgebruik voor bedrijfspercelen aan havenontsluitingsweg.</p> <p>Bijkomende bufferstrook van maximaal 25</p>	<p>Bij de aanleg van het terrein moet het waterbergend vermogen van het gebied zo veel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt.</p> <p>Er wordt aandacht besteed aan het uitzicht van de bedrijfsgebouwen en het materiaalgebruik voor de gebouwen die gelegen zijn langs de havenontsluitingsweg.</p> <p>Aan de noordelijke terreingrens wordt een bijkomende bufferstrook van maximaal 25</p>



	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>koppelingsgebied (zie zone voor buffer en zone voor landbouw verweven met natuur en recreatie) en door een bijkomende buffering te voorzien op dit terrein.</p> <p>De breedte van de buffer op dit terrein wordt bepaald door de aard van de bedrijvigheid aan de noordelijke grens van dit terrein en bedraagt maximaal 25 meter. Zij zal worden beoordeeld bij de stedenbouwkundige aanvraag van een bedrijf dat zich vestigt aan deze noordelijke terreingrens. De buffer wordt gerealiseerd gelijktijdig met de voortgang van de constructiewerken voor het betrokken bedrijf.</p>	<p>meter aan noordelijke terreingrens te beoordelen bij stedenbouwkundige aanvraag.</p>	<p>meter voorzien afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid. De breedte van de bufferstrook wordt bepaald bij de eerste stedenbouwkundige aanvraag voor de invulling van het bedrijfsperceel. De bufferstrook wordt gerealiseerd gelijktijdig met de bouw van de constructies.</p>
<b>zone voor buffer</b>	<p>De inrichting van dit gebied zal de hinder die uitgaat van het bedrijven op dit terrein naar de woonkern Sint-Kruis-Winkel en naar het omgevende landbouwgebied moeten beperken. Specifiek voor dit terrein is vooral een visuele en een akoestische afscherming gewenst. De aard van de buffer en de breedte van de noordelijke buffer zal variëren in functie van de naastgelegen bedrijvigheid. In dit gebied wordt een bufferstrook van 25 meter gerealiseerd; de overige 25 meter wordt gerealiseerd op het aangrenzende bedrijventerrein en de breedte wordt afhankelijk gemaakt van de aard van de bedrijvigheid (zie zone voor zeehavenondersteunende regionale bedrijven).</p> <p>De landschappelijke aanleg van buffer gebeurt in het oostelijk deel met een overgang naar de Oude Moervaartarm die als een ecologische infrastructuur met eveneens een bufferende functie zal worden ontwikkeld. In het noordelijk deel wordt de buffer</p>	<p>De bestemming en het beheer als groene buffer en als afwateringsgracht</p>	 <p><b>Artikel: 43: zone voor buffer</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg en de instandhouding van een bos waarbij dit gebied dienst doet als buffer en voor de aanleg, beheer en exploitatie van de afwateringsgracht conform de technieken van de natuurtechnische milieubouw..</p>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>aangelegd als overgang naar het koppelingsgebied Sint-Kruis-Winkel-Zuid.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>De ontwikkeling van dit gebied zal evenwel gelijke tred houden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein. In ieder geval is de buffer aangelegd vooraleer het terrein voor economische activiteiten gebruik wordt genomen.</p>	<p>Buffer is aangelegd bij de in gebruik name van het bedrijventerrein</p>	<p>De buffer moet aangelegd zijn gelijktijdig met de ingebruikname van het bedrijventerrein.</p>
<b>zone voor havenontsluitingsweg</b>	<p>In dit gebied kan de weg met alle bijbehorende voorzieningen fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen worden aangelegd of worden heringericht. Deze weg heeft als functie havenontsluitingsweg.</p> <p>Om op de havenontsluitingsweg de ontsluiting van de bedrijven naar de R4-oost optimaal te kunnen realiseren, worden de volgende ruimtelijke inrichtingsprincipes voorop gesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een ontwerpsnelheid van 50 km/uur;</li> <li>- De aanwezigheid van een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad;</li> <li>- In principe de aanleg met 2x1 rijstroken met rijstroken van voldoende breedte (bvb minimaal 3,5 meter);</li> </ul>	<p>De bestemming voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weginfrastructuur.</p> <p>De inrichting als havenontsluitingsweg.</p>	 <p><b>Artikel 44: zone voor havenontsluitingsweg</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als havenontsluitingsweg.</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parkeren in principe op eigen terrein;</li> <li>- Ruimte voor afwateringsinfrastructuur; omwille van het zorgvuldig ruimtegebruik wordt deze gecombineerd met de afwateringsinfrastructuur voor de R4-Oost.</li> </ul> <p>Het gebied is zeer ruim aangeduid. Na realisatie kunnen de resterende gronden aansluitend bij het bedrijventerrein voor bedrijven worden benut.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>Gebruik van de resterende zone voor aangrenzende activiteiten.</p>	<p>De gronden ten oosten van de gerealiseerde havenontsluitingsweg worden bestemd als zone voor zeehavenondersteunende regionale bedrijvigheid.</p>
<b>zone voor permanente ecologische infrastructuur</b>	<p>De Oude Moervaartarm en de langsliggende stroken worden als ecologische infrastructuur in de zeehaven uitgebouwd met de bedoeling om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de ecologische functie van de waterloop en zijn omgevende oevers te versterken en een effectieve natuurontwikkeling te bereiken; voor de gewone ruimings- en onderhoudswerken aan de waterloop worden vanuit ruimtelijk oogpunt geen bijkomende voorwaarden nodig geacht;</li> <li>- een nog sterkere en vooral effectieve buffering te bekomen en een geleidelijke overgang naar het valleigebied van de Moervaart;</li> <li>- de landschappelijke betekenis van deze waterloop te versterken.</li> </ul>	<p>De bestemming voor de (her)aanleg, het beheer en de exploitatie als waterloop, de ecologische infrastructuur en infrastructuur voor recreatievisserij.</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p><b>Artikel 45: zone voor permanente ecologische infrastructuur</b></p> <p>Dit gebied is bestemd voor de aanleg, de ontwikkeling en het beheer van de waterloop volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw, het natuurgericht beheer van de kleine landschapselementen en een beperkte infrastructuur voor recreatievisserij.</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>– de recreatieve functie van het open gedeelte van de waterloop in te vullen door mogelijkheden voor recreatievisserij;</p> <p>Enkel ter hoogte van de Spanjeveerstraat wordt de ecologische uitbouw en beheer gecombineerd met de aanleg van een pad en kleinschalige infrastructuur voor recreatievisserij. Hieronder zijn ook begrepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de aanleg van eventuele vissteigers in het water;</li> <li>• het plaatsen van bijbehorend straatmeubilair;</li> <li>• het plaatsen van verlichtingselementen;</li> <li>• ...</li> </ul> <p>In functie van de te creëren natuurwaarden en habitats kan worden geopteerd voor het opnieuw open maken van de Oude Moervaartarm waar deze verland is.</p> <p>Tevens gebeurt de uitbouw van ecologische infrastructuur in samenhang met het afwateringssysteem in de aangrenzende gebieden.</p> <p>Omwille van de bufferende functie van deze ecologische infrastructuur zal de ontwikkeling van dit gebied gelijke tred houden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein. In ieder geval is de ecologische infrastructuur gerealiseerd vooraleer het terrein voor economische activiteiten gebruik wordt genomen.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>Realisatie ecologische infrastructuur gelijktijdig met de uitbouw van het bedrijventerrein</p>	<p>De ecologische infrastructuur moet aangelegd zijn gelijktijdig met de in gebruikname van het bedrijventerrein.</p>


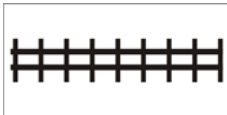
<p><b>zone voor bestaande landbouwbedrijven</b></p>	<p>Alhoewel dit gebied mee een bufferende functie ten aanzien van de havenactiviteiten heeft, is het geen buffergebied in de strikte betekenis van het woord. Omwille van het feit dat de schaal van het totale gebied rond de Moervaart verkleint en omwille van de uitbouw van het bedrijventerrein Moervaart Noord reserve, zullen naast de landbouw binnen dit gebied natuurbehoud, landschapszorg, recreatief medegebruik en waterbeheersing als ondergeschikte functies voorkomen. Vandaar dat verweving met andere ruimtegebruikers moet worden gezocht. Andere ruimtegebruikers zijn onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hobbylandbouw en andere vormen van actieve landbouw.</li> <li>• natuurbehoud in functie van de ecologische infrastructuur in de zeehaven;</li> <li>• bosbouw</li> <li>• laagdynamische vormen van recreatie zoals wandelen en fietsen;</li> </ul> <p>In dit gebied bevinden zich vandaag enkele land- en tuinbouwbedrijven. Hun ontwikkeling ondersteunt de rol van dit gebied, zodat zij verder moeten kunnen uitbreiden. De gronden kunnen dan ook in private eigendom blijven.</p> <p>Nieuwe gebouwen voor land- of tuinbouw zijn omwille van de nabijheid van de bedrijvigheid en de bufferende functie niet gewenst.</p> <p>Bij deze functies horen tevens specifieke infrastructuren, constructies zoals schuilplaatsen en voederplaatsen, natuur- en landschapselementen, onderhouds- en beheersvoorzieningen. De</p>	<p>Het bestemmen voor landbouw met natuurbehoud en landschapszorg, recreatief medegebruik en waterbeheersing als ondergeschikte functies.</p> <p>Een bouwverbod voor nieuwe land- en tuinbouwbedrijven.</p> <p>Het mogelijk maken van de uitbreiding van</p>	<div data-bbox="1639 293 1865 408" style="border: 2px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; text-align: center; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <h1 style="margin: 0;">AG</h1> </div> <p><b>Artikel 54: zone voor bestaande landbouwbedrijven</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor landbouw. Natuurbehoud en landschapszorg, recreatief medegebruik en waterbeheersing zijn ondergeschikte functies.</p> <p>In dit gebied kunnen geen nieuwe land- en tuinbouwbedrijven worden opgericht.</p> <p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen – waarvoor volgens artikel 99 van het decreet van 18 mei</p>
---	--	--	---

	<p>gronden voor de land- en tuinbouwactiviteiten kunnen ook bij de verdere landschappelijke inrichting van dit gebied in private eigendom blijven.</p> <p>Voorbeelden van vergunbare of toegelaten verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Watervoorzieningen</li> <li>• Hoevetoerisme</li> <li>• Zorgboerderijen</li> <li>• Landbouweducatie</li> <li>• Hoeveproducten</li> </ul> <p>De Vlaamse overheid zal in overleg met de betrokken (private) actoren de landschappelijke structuur uittekenen en de voornaamste landschappelijke karakteristieken van het gebied aangeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het kleinschalig karakter;</li> <li>• de ontsluitingswegen vanuit Sint-Kruis-Winkel</li> <li>• de publieke ruimten;</li> <li>• de ecologische infrastructuur onder meer langs de kleine waterlopen en grachten;</li> <li>• de kleine landschapselementen.</li> </ul> <p>Een landschapsontworp voor het gehele gebied en zijn omgeving maakt dan ook een belangrijk onderdeel uit van de toekomstige inrichting. Om de keuze voor een perceelsgewijze ontwikkeling te ondersteunen, zal in het onderzoek veel aandacht gaan naar het tijdsaspect én aan de karakteristieken van het kleinschalig landschap.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags</p>	<p>de bestaande land- en tuinbouwbedrijven rekening houdend</p>	<p>1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is – zijn vergunbaar of toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van het bestaande landbouwbedrijf.</li> </ul> <p>Een bestaande landbouwbedrijfszetel mag enkel de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woningen van de exploitanten bevatten, evenals verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn of gericht zijn op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en van landschapswaarden;</li> <li>- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor het gebied;</li> <li>- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie of recreatief</li> </ul>
--	---	---	--

	<p>havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>De stedenbouwkundige vergunningen in het gebied kunnen mede worden beoordeeld aan de hand van de elementen uit het onderzoek naar de landschappelijke inrichting. Dit onderzoek wordt dan ook best door de vergunningverlenende overheden gevalideerd.</p> <p>Om aan effectieve landschapsbouw te doen en om daarbij te kunnen beschikken over percelen of delen van percelen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het landschapsontwerp kunnen de betrokken overheden (Vlaamse overheid, provincie en gemeenten) steeds hun grondbeleidsinstrumenten in dit gebied inzetten.</p> <p>Leegstaande landbouwbedrijven kunnen eventueel als woning worden gebruikt binnen de regels die ook elders (buiten het zeehavengebied) van toepassing zijn. Het omvormen van de landbouwgebouwen tot meerdere woningen is niet verantwoord in een koppelingsgebied.</p>	<p>Het mogelijk maken dat leegstaande landbouwbedrijven voor woning worden benut.</p>	<p>medegebruik;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor recreatief verkeer;</li> <li>- Het herstellen of heraanleggen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen</li> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;</li> </ul> <p>Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p> <p>In bestaande, vergunde, eventueel leegstaande landbouwbedrijven in het gebied kan als nieuw gebruik wonen worden toegelaten. Daarbij mogen echter de bedrijfsgebouwen niet afgesplitst worden van de bedrijfswoning. Meergezinswoningen zijn uitgesloten.</p>
--	---	---	---

<p><b>Landschappelijk waardevol gebied</b></p>	<p>Dit gebied maakt deel uit van het groot aaneengesloten landbouwgebied langsheen de Moervaart. De landschappelijke aspecten van de omgevende vallei zijn ook in dit gebied herkenbaar en moeten worden behouden.</p> <p>Dit gebied wordt herbestemd buiten het zeehavengebied en met een algemene bestemming voor een landbouwfunctie waardoor de mogelijkheden voor verdere detaillering door andere overheden in het kader van de inrichting van de Moervaartvallei niet wordt gehypothekeerd.</p>	<p>Aandacht voor de landschappelijke kwaliteiten bij de inrichting.</p>	 <p><b>Artikel 47: landschappelijk waardevol gebied</b></p> <p>Het in overdruk aangeduide gebied is tevens bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van landschapswaarden, met inbegrip van de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van kleine landschapselementen. In dit gebied kunnen de bestaande land- en tuinbouwbedrijven vervangen, verbouwd en uitgebreid worden zonder afbreuk te doen aan de landschappelijke kwaliteiten van het gebied.</p>
--	--	---	---



<p><b>zone voor wonen</b></p>	<p>Dit gebied omvat de bestaande woningen met de bijbehorende onderdelen als tuin, garage, stallingen, ... die vandaag in de gewestplanbestemmingen "agrarisches gebied" zijn gelegen. Omdat deze bestaande woningen zelfs na ontwikkeling van dit deelgebied wellicht leefbaar kunnen blijven, kunnen zij worden verbouwd en/of herbouwd op de plaats van de huidige vestiging.</p> <p>Om voor deze woningen geen andere regeling dan woningen in Sint-Kruis-Winkel te bekomen, wordt geopteerd voor het algemeen stedenbouwkundig voorschrift inzake wonen.</p>	<p>De bestemming voor ver- en herbouw van bestaande woningen</p>	 <p><b>Artikel 26: zone voor wonen</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Onder aan het wonen verwante voorzieningen worden verstaan: winkels voor dagelijkse aankopen, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten, parkeer- en openbaar vervoervoorzieningen, sociaal-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen; voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.</p>
<p><b>Leidingenstraat</b></p>	<p>De leidingenstraat voor de (her)aanleg van ondergrondse en bovengrondse leidingen is symbolisch aangegeven. Het aangeven van een strook of zone met een vaste breedte is in een zeehaventerrein niet opportuun, laat staat dat dit mogelijk zou zijn.</p> <p>De bestaande leidingstroken en -straten aangegeven op het gewestplan worden opnieuw aangeduid.</p> <p>Voor de concrete uitvoerings- en inrichtingsmodaliteiten (dwarsprofiel, breedte, aantal leidingen naast elkaar, ...) bij de</p>	<p>Instellen van een leidingenstraat</p>	 <p><b>Artikel 30: leidingenstraat</b></p> <p>Waar een leidingenstraat is aangegeven, kunnen bestaande leidingen onderhouden, beheerd en geëxploiteerd worden en kunnen bijkomende ondergrondse en bovengrondse leidingen worden aangelegd.</p>

	aanleg van leidingen wordt in de eerste plaats teruggevalen op de eigen wetgeving zoals de Gaswet. Bepanting in functie van de realisatie van ecologische infrastructuur en verharding in functie van ontsluiting of verbinding voor gemotoriseerd en ander verkeer moet mogelijk blijven in zoverre de aanleg van leidingen niet wordt gehypothekeerd en de eigen wetgeving dit toelaat. De concrete inrichting van de strook waarin de leidingen worden aangelegd sluit wat vormgeving, materiaalgebruik en beeldkwaliteit betreft maximaal aan met de naaste omgeving.		
--	---	--	--

## 5.6 Omgeving Moervaart Zuid

### 5.6.1 Deelgebied 8: koppelingsgebied Desteldonk Noord

#### A Ruimtelijke situering

Het koppelingsgebied Desteldonk Noord vormt het overgangsgebied tussen de woonkern van Desteldonk in het zuiden en het noordelijk gelegen zeehavenondersteunend regionaal bedrijventerrein Moervaart Zuid. Het is een langgerekte strook met een breedte van ca 250 m. De R4-oost (J. Kennedylaan) vormt de westelijke grens van het gebied en de Keurestraat met de open landbouwgebieden richting Lochristi en Wachtebeke de oostelijke grens. Het gebied heeft een oppervlakte van ca. 40 ha en is vandaag grotendeels in gebruik voor landbouwactiviteiten.

#### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Relevant juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijzigingen van 28 oktober 1998 en januari 2001 zijn hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	Geen
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	Geen
Beschermd dorpsgezicht	Geen
Volgelichtlijngedebied	Geen
Verkavelingsvergunning	In het gebied zelf komen geen verkavelingsvergunningen voor. Verschillende verkavelingsvergunningen in de woonkern vormen de grens voor dit gebied.

#### B.2. Planningscontext

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent (MB 9 april 2003)	Het recent goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent duidt het gebied als koppelingsgebied aan. In het richtinggevend gedeelte voor de deelruimte Moervaart wordt volgend ontwikkelingsperspectief vooropgesteld:  Het (bredere) koppelingsgebied van Desteldonk-noord heeft een belangrijke landbouwfunctie (met serres), maar aangevuld met bospartijen en perceelsrandbegroeiingen als visuele schermen en waar nodig met gemeenschapsvoorzieningen ten behoeve van dorp en/of bedrijven.  Er worden groenassen voorzien tussen de verschillende woonkernen. Zoals bijvoorbeeld groenas 1 Oostakker – Nokerstraat – Moleneinde – Keurestraat – Moervaart – Mendonk.
Voorstel van afbakening van het zeehavengebied Gent (augustus 2001)	Deze voorstudie voor de afbakening van het zeehavengebied Gent en het voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone neemt alle koppelingsgebieden, ook voorliggend koppelingsgebied, mee in het zeehavengebied op.
Nota inrichting koppelingsgebied Desteldonk	Om tot inrichting met de voorbereidende grondvererving en afspraken in dit

Noord (2003) – opdrachtgever provincie Oost-Vlaanderen	koppelingsgebied te kunnen overgaan, is een goed en gedetailleerd zicht op de gewenste inrichting, functies en beheer van belang. In deze nota is een visie, een gewenste ruimtelijke structuur en een stedenbouwkundig inrichtingsplan uitgewerkt als voorbereiding voor het ruimtelijk uitvoeringsplan. Op basis hiervan worden de eventueel noodzakelijke herbestemmingen of bijkomende voorschriften in dit of in latere gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen verantwoord. De voorstellen in dit rapport werden begeleid door een adhocwerkgroep binnen het Project Gentse Kanaalzone bestaande uit ambtelijke betrokkenen en de betrokken private partners.
Stedenbouwkundig inrichtingsplan Moervaart-Zuid (Havenbedrijf Gent 2002)	Het stedenbouwkundig inrichtingsplan Moervaart-zuid heeft geen wettelijk statuut, maar is onderschreven door alle bevoegde overheden waaronder gemeenteraad van Gent. Het detailleert de gewestplanbestemming “regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter” van het terrein Moervaart-zuid met interne milieuzonering, buffers, principes van ontsluiting en een reeks bebouwingsvoorschriften. Het inrichtingsplan fungeert als kader voor de concessieverleningen door het Havenbedrijf Gent en als basis voor de beoordeling van stedenbouwkundige vergunningen in het bedrijventerrein. Het inrichtingsplan voorziet aan de rand van het koppelingsgebied Desteldonk-noord een strook met minder milieubelastende industrie op maaiveldniveau. In het plan wordt er van uitgegaan dat de industriebestemming in het zuidoostelijke deel van het bedrijventerrein aan de Keurestraat naar een landbouwbestemming gewijzigd wordt en neemt deze niet mee in de inrichting van het bedrijventerrein op.
Studie “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost- Vlaanderen	Zie bijlagen
Waterlopen nrs 1338 en 1330 A	Beide waterlopen zijn van 3 <sup>de</sup> categorie en worden beheerd door de Polders en Watering Moervaart en Zuidlede

## C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor het koppelingsgebied de volgende elementen structuurbepalend:

- De J. Kennedylaan (R4-oost) die ter hoogte van Desteldonk afgezoomd is met een bomerrij;
- De woonkern van Desteldonk dat een typisch agrarisch woonlint is met overwegend vrijstaande gebouwen die af en toe wordt doorbroken door een aantal diep instekende (agrarische) gebouwen en onbebouwde percelen en op die manier een gefragmenteerde bebouwingsrand heeft;
- De achterliggende landbouwpercelen met overwegend grasland en maïs en verspreid kleine landschapselementen (perceelsrandbegroeiing);
- Het industriegebied Moervaart-zuid waarvan het meest noordelijke deel hoger gelegen is;
- De koeltoren van de elektriciteitscentrale Rodenhuize die de omgeving domineert.

In het koppelingsgebied zijn volgende elementen structuurbepalend:

- De Rechtstraat en Moleneinde die onaantrekkelijk is door een beperkt en verspreid aantal voorzieningen over de ganse dorpsas én verkeersonveilig is door het vele vrachtverkeer en gebrek aan fiets- of voetpaden;
- Veldwegen en paden die haaks op de Rechtstraat aansluiten en die de landbouwpercelen in het koppelingsgebied ontsluiten maar geen gesloten padennetwerk vormen (zoals de gedeeltelijke kasseiweg ten westen van de school en parallel aan een beek, zijnde de Koemeersweg en de veldweg bij Moleneinde als verst doorlopende insteekwegen) en de percelen voor grondgebonden landbouw slechtst gedeeltelijk ontsluiten;
- Enkele grote serrecomplexen en tuinbouwbedrijven in de omgeving van Moleneinde en Keurestraat en verspreide grondgebonden landbouw;
- De verouderde socio-culturele ontmoetingsruimte in Desteldonk die betekenis heeft voor het sociale weefsel van het kanaaldorp;

- De gasontspanpost van Distrigas op de rand van het bedrijventerrein Moervaart-zuid en het koppingsgebied en die in relatie staat met de ondergrondse gasleiding gelegen op de grens van het bedrijventerrein Moervaart-Zuid;
- Een hoogspanningsleiding die het koppingsgebied in noordwest – zuidoostelijke richting doorsnijdt met masten die visueel storend zijn.

Bovenstaande elementen zijn sterk bepalend voor de begrenzing van het koppingsgebied.

- Ten noorden wordt het koppingsgebied begrensd door de gewestplanbestemming “regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter” van het bedrijventerrein Moervaart-zuid.
- Ten zuiden maakt het woonlint Desteldonk langs Moleneinde, de Rechtstraat, de Desteldonkstraat en Desteldonkdorp met gewestplanbestemming “woongebied met landelijk karakter” geen deel uit van het koppingsgebied. Achterliggende tuinen horende bij vergunde woningen of achterliggende bebouwde percelen (serres, opslagtanks, waterreservoirs,...) horende bij een bedrijfszeker, rendabel en vergund tuin- of landbouwbedrijf en waar de achterliggende buffer op het bedrijventerrein voldoende breed is om de leefbaarheid van Desteldonk te garanderen worden niet in het koppingsgebied opgenomen. De grenslijn wordt gevormd door de achterste perceelsgrenzen en ligt gedeeltelijk in gebied met gewestplanbestemming “agrarisch gebied”.
- Ten oosten wordt het koppingsgebied begrensd door de westelijke rooilijn van de Keurestraat; de Keurestraat maakt geen deel uit van het koppingsgebied want zij zorgt voor de ontsluiting van de oostelijke landbouwpercelen en de verbinding naar Mendonk en Zaffelare.
- Ten westen ligt de grens van het koppingsgebied op de oostelijke rooilijn van de John Kennedylaan (R4-oost).

## **D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

De aanwezigheid van milieubelastende activiteiten op het bedrijventerrein Moervaart-zuid, de geluidshinder van R4 en de geplande zuidelijke uitbreiding van de bedrijvigheid in Moervaart-zuid argumenteren een dichte invulling van het koppingsgebied, zodat de effecten naar de woonomgeving zo goed mogelijk gemilderd worden.

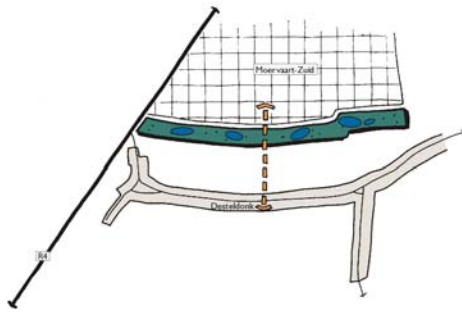
Daarom wordt voor de inrichting van het koppingsgebied in een gelaagde opbouw van bufferende stroken voorzien. Deze gelaagde opbouw van bufferende stroken loopt, overeenkomstig het stedenbouwkundig inrichtingsplan Moervaart-zuid ook in het bedrijventerrein door.

Het bedrijventerrein Moervaart-zuid wordt afgezoomd door een dichte, groene bufferstrook. Ten zuiden daarvan maakt een strook met ruimte voor serres en sierteeltplantages de overgang naar de woonomgeving. Dit veeleer gesloten landbouwgebied zal een betrekkelijk massieve buffer zijn die een vermindering van geluidsoverlast waarborgt en de bedrijfsgebouwen visueel afschermt van de woonomgeving.

Deze visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. De krachtlijnen zijn de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### Een natuurlijke buffer op de rand van het bedrijventerrein

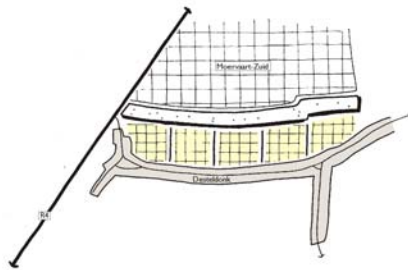


Bij de uitbreiding van het bedrijventerrein Moervaart-zuid wordt de noordelijke rand van het koppingsgebied ingericht als groene en waterrijke natuurlijke zone, die mee de ecologische infrastructuur in het havengebied versterkt.

Wateroppervlakken en rietkragen worden geïntegreerd in een lineaire en gevarieerde groenstrook die buffert, maar tegelijk gecombineerd wordt met ecologische ontwikkelingen en passend recreatief medegebruik. De zone wordt uitgebouwd als een lineaire, parkachtige groenstructuur. Waterpartijen, struwelen en opgaand groen vinden er een plaats. Het gebied krijgt daardoor een meerwaarde voor zowel het dorp als voor het bedrijventerrein (verpozingsruimte voor werknemers).

Een fietsas doorkruist het gebied van noord naar zuid en vormt een directe relatie tussen het bedrijventerrein en het dorp.

### Een dicht patroon van landbouw en tuinbouw tussen natuurlijke buffer en dorpskern



De zone tussen de natuurlijke buffer en de bebouwde omgeving biedt kansen voor de inplanting van glastuinbouwbedrijven en serrecomplexen die mee de bufferfunctie onderbouwen.

Wanneer reconversie van landbouwbedrijven naar tuinbouw of verplaatsing van bestaande tuinbouwbedrijven noodzakelijk is, geniet Desteldonk-noord de voorkeur als vestigingsplaats. Het vestigen van nieuwe tuinbouwers

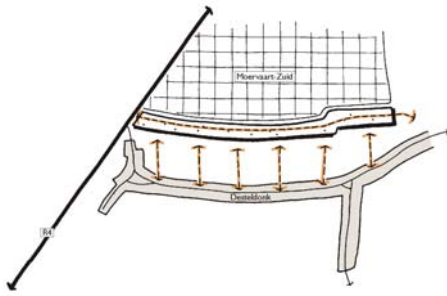
betekent daarenboven een impuls voor Desteldonk als woonkern. De Vlaamse Landmaatschappij zal helpen bij de herschikkingen van landbouwpercelen in functie van serre- of sierteelt. De ontwikkelingskansen van tuin- en landbouwbedrijven worden getoetst aan de hand van een landbouwenquête. De Vlaamse Landmaatschappij vertrekt daarbij van de bestaande toestand van land- en tuinbouwbedrijven. Daardoor kan ze deze bedrijven verder ondersteunen bij hun gefaseerde ontwikkeling. Bestaande grondgebonden rendabele landbouwactiviteiten kunnen blijven.

Het open landschap dat door de grondgebonden graslanden en akkers wordt gecreëerd, wordt door middel van perceelsrandbegroeiing met struiken en bomenrijen opgewaardeerd.

De bestaande paden en wegen, die deze landbouwpercelen ontsluiten en eveneens een noord-zuidverbinding vormen met het noordelijke bedrijventerrein Moervaart-zuid, worden geaccentueerd door een verbeterde aanleg van strakke bomenrijen. Deze paden en wegen zijn toegankelijk voor landbouwers en zachte weggebruikers.

Om qua geluidsbuffering voor de R4-oost effect te hebben, is het westelijk deel van het koppingsgebied (oksel van Rechtstraat en Desteldonkstraat) een ideale locatie voor de uitbouw van een gesloten wand van relatief hoge serres. Tussen de verschillende serregroepen/sierteeltvelden worden kleine landschapselementen en bomengroepen/bosjes behouden en ingepast zonder daarbij zon af te nemen voor de teelt.

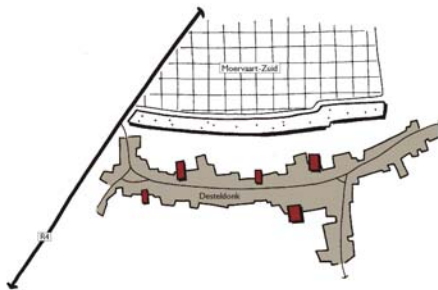
## Een fijnmazig net van langzaam verkeersroutes door het tuin- en landbouwlandschap en langs de plassen in de natuurlijke buffer



Het koppelingsgebied Desteldonk-noord past zich met zijn fiets- en wandelpaden in een ruimer netwerk in. In de omgeving van Desteldonk bestaat dit netwerk uit een noord-zuidpad die op regelmatige plaatsen onderling verbonden is door oost-westpaden. Het noord-zuidpad is een fietspad langs de waterplassen dat oost-west verbonden is de as Oostakker – Borkerlaarstraat – bedrijventerrein Skaldenpark – Lichterveldestraat – Koemeersweg – bedrijventerrein Moervaart-zuid en de groenas Oostakker – Nokerstraat – Moleneinde – Keurestraat – Moervaart – Mendonk.

In en rond Desteldonk vormen nog enkele aanvullende oost-west insteekwegen met hun zijtakken een gesloten netwerk van paden, waardoor de recreatieve bruikbaarheid ervan fors toeneemt en het functionele gebruik ervan op sommige delen aangenamer kan verlopen.

## Een vervulde dorpsrand



De dorpsrand zelf wordt verder ingevuld met bebouwing. Een nieuwe dorpszaal voor socio-culturele activiteiten krijgt hier een plaats, eventueel op dezelfde locatie van de oude zaal 'de Kring' of elders in het woongebied met landelijk karakter.

## E Maatregelen ter realisatie

Voor de realisatie van de opties in dit deelgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. De natuurlijke buffer wordt aangelegd en beheerd door het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent als terreinbeheerder van het bedrijventerrein. Samenwerkingsovereenkomsten met terreinbeherende natuurverenigingen zijn hiervoor mogelijk.
2. Voor de zone voor land- en tuinbouw tussen de natuurlijke buffer en de dorpskern wordt gerekend op de Vlaamse Landmaatschappij om de inrichtingsstudie en het beheersplan op te maken. Hierin zal aangegeven worden op welke wijze en met welke instrumenten (subsidiëring, beheersovereenkomsten, grondverwerving,...) door de particuliere eigenaars de Polders en Watering Moervaart en Zuidlede (voor de beek langs die in verbinding staat met de plassen in de natuurlijke buffer) en de stad Gent (voor het publieke domein) het gebied kan worden ingericht en beheerd zoals vooropgesteld.
3. Op alle ontsluitingswegen, leidingtracés, voet- en fietswegen worden waar nodig erfdiensbaarheden vastgelegd. Ze zijn vrij toegankelijk en worden niet geprivatiseerd of afgesloten.

## F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en bijkomende aanduidingen die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de effectieve inrichting van het koppelingsgebied Desteldonk-noord noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones en verordenende elementen steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:

1. zone voor buffer met natuurlijk karakter
2. zone voor landbouw

De bijkomende aanduidingen zijn:


1. verbinding voor langzaam verkeer
2. leidingenstraat
3. bestaande hoogspanningsleiding

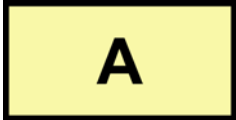
De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en bijkomende aanduiding worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.




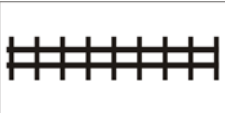
	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor buffer met natuurlijk karakter</b>	<p>Deze inrichting van dit gebied als buffer zal de hinder die uitgaat van de toekomstige bedrijven op het terrein Moervaart-zuid naar de woonkern Desteldonk en de tussenliggende strook voor tuin- en landbouw moeten beperken. Dit gebied verkrijgt een groen en waterrijke natuurlijk karakter waardoor de ecologische infrastructuur in het havengebied wordt aangevuld. De concrete invulling en de breedte van de buffer zal variëren in functie van de naastgelegen bedrijvigheid.</p> <p>De beplanting in deze natuurlijke bufferstrook is hoofdzakelijk gevarieerd en gelaagd en bestaat uit opgaand groen en watergebonden vegetaties die verdere spontane natuurontwikkeling stimuleren. Er wordt voor streekeigen en deels bladhoudende soorten gekozen. Het zicht op de bedrijven blijft daardoor beperkt.</p> <p>Door het natuurlijke karakter zal het gebied een meerwaarde voor zowel het dorp als voor het bedrijventerrein betekenen. Poortjes, houten bruggen, hekkens zorgen voor een aangename toegang tot deze zone met waterpartijen, struwelen en opgaand groen. Langsheen de zuidelijke rand en niet in het midden van de buffer om de natuurontwikkeling daar maximale kansen te geven, wordt parallel aan Rechtstraat een oost-west gericht fiets- en wandelpad aangelegd. Het pad slingert langsheen een afwisselende vegetatie. Het pad verbindt de Desteldonkstraat en Keurestraat en maakt aldus deel uit van een groter lokaal recreatief padennetwerk.</p> <p>De ondergrondse gasleiding op de grens met het bedrijventerrein en langs de ringgracht vormt één bundel die toegankelijk wordt gemaakt voor onderhoud en herstel. Bestaande wegenis die de natuurlijke</p>	<p>De bestemming als natuurlijke buffer met aanleg van infrastructuur voor de toegankelijkheid.</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p><u>Artikel 49</u>: zone voor buffer met natuurlijk karakter</p> <p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de bescherming, het herstel en de ontwikkeling van natuur en het natuurlijk milieu waarbij dit gebied dienst doet als buffer.</p> <p>Alle werken en handelingen voor kleinschalige infrastructuur gericht op het toegankelijk maken van de buffer voor het publiek zijn toegelaten..</p>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>structuur ondersteunt, kan hersteld of eventueel verplaatst worden.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>De ontwikkeling van dit gebied zal evenwel gelijke tred moeten houden met de ontwikkeling van dit deel van het bedrijventerrein. In ieder geval is de natuurlijke buffer aangelegd vooraleer de aangrenzende percelen op Moervaart Zuid voor economische activiteiten gebruik wordt genomen.</p>	<p>Buffer is aangelegd gelijktijdig met de in gebruik name van de aangrenzende percelen op het bedrijventerrein Moervaart Zuid.</p>	<p>De buffer moet aangelegd zijn gelijktijdig met de ingebruikname van de aangrenzende percelen op het bedrijventerrein Moervaart Zuid.</p>
<b>zone voor landbouw</b>	<p>Dit gebied met eveneens een bufferende functie tussen de natuurlijke aangelegde bufferstrook en de dorpsrand blijft voorbehouden voor glastuinbouw, sierteelt in open lucht en eventueel grondgebonden landbouw. Dit gebied is een voorkeurlocatie voor het telen van groenten, tuin- en kasvruchten, tuinbouwzaden en siergewassen al dan niet in serres en het kweken van bomen. Grondgebonden landbouw zoals veeteelt en akkerbouw is eveneens mogelijk mits zij de perceelsranden afwerken met hoogstammig groen.</p> <p>Nieuwe constructies zullen in eerste instantie aansluiten bij de bestaande bebouwing en tuinstroken en kunnen gefaseerd uitgebouwd worden. Ze worden zoveel mogelijk gebundeld, om al te veel versnippering van het gebied tegen te gaan en om voor een bufferende functie naar het dorp te zorgen.</p> <p>Eventuele waterbassins worden best langs de noordzijde van het gebied ingeplant.</p>	<p>De bestemming voor landbouw.</p> <p>Het mogelijk maken van de uitbreiding van de bestaande land- en tuinbouwbedrijven</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p><b>Artikel 50: zone voor landbouw</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor landbouw. Natuurbehoud en landschapszorg, recreatief medegebruik en waterbeheersing zijn ondergeschikte functies.</p> <p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen – waarvoor volgens artikel 99 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is – zijn vergunbaar of toegelaten:</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>Voorbeelden van vergunbare of toegelaten verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Watervoorzieningen</li> <li>• Hoevetoerisme</li> <li>• Zorgboerderijen</li> <li>• Landbouweducatie</li> <li>• Hoeveproducten</li> </ul> <p>Omdat dit gebied een overgangsgebied tussen de natuurlijke bufferstrook en het dorp is en de verbinding tussen het dorp en de bedrijventerrein verzorgt, worden de volgende ruimtelijke opties vooropgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bestaande dwarspaden vormen de toegang tot het oost-west gerichte fiets- en wandelpad aan de rand van de zone voor natuurlijke buffer. Ze komen uit op Rechtstraat en Moleneinde. Het padennetwerk (fietsverbinding Oostakker – Skaldenpark – Desteldonk – Moervaart-zuid) heeft niet enkel een ontsluitingsfunctie voor de aangrenzende percelen, maar biedt eveneens mogelijkheden voor recreatief medegebruik (wandelen en fietsen) en voor bedrijfsmatige ontsluiting van de serre- en</li> </ul>	<p>Toelaten van infrastructuur voor toegankelijkheid van fietsers en voetgangers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van het landbouwbedrijf.</li> </ul> <p>Een landbouwbedrijfszetel mag enkel de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woningen van de exploitanten bevatten, evenals verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaken.</p> <p>Nieuwe agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, toeleverende en dienstverlenende activiteiten en landbouwverwante activiteiten zijn niet toegelaten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn of gericht zijn op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en van landschapswaarden;</li> <li>- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor het gebied;</li> </ul>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>tuinbouwpercelen (in sommige delen).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Koemeersweg en de veldweg bij Moleneinde zijn de belangrijkste insteekwegen naar het gebied. Een waterdoorlatende verharding van de paden staat borg voor voldoende fietscomfort.</li> <li>• De beek langs de Koemeersweg wordt best over de ganse lengte behouden en beschermd met twee rijen bomen en met onderbegroeiing begeleid.</li> <li>• De dwarsassen worden beter herkenbaar gemaakt door minstens een enkele bomenrij met onderbegroeiing. Het koppelingsgebied wordt op die manier doorsneden en er wordt voor variatie in het landschap gezorgd. Ook de plantages en serrecomplexen worden best van de tuinstroken gescheiden door een ontsluitingsweg en een laagstammige bomenrij. Het zicht vanuit de woningen naar de serres wordt daardoor gebroken, zonder dat de beplanting al te veel schaduw werpt op de kassen.</li> </ul> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie of recreatief medegebruik;</li> <li>- Het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor recreatief verkeer;</li> <li>- Het herstellen of heraanleggen van bestaande openbare wegenis en nutsleidingen</li> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;</li> </ul> <p>Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	Leegstaande landbouwbedrijven kunnen eventueel als woning worden gebruikt binnen de regels die ook elders van toepassing zijn.	Het mogelijk maken dat leegstaande landbouwbedrijven voor woning worden benut.	In bestaande, vergunde, eventueel leegstaande landbouwbedrijven in het gebied kan als nieuw gebruik wonen worden toegelaten. Daarbij mogen echter de bedrijfsgebouwen niet afgesplitst worden van de bedrijfswoning. Meergezinswoningen zijn uitgesloten
<b>verbinding voor langzaam verkeer</b>	<p>De meest noodzakelijk geachte verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen Desteldonkdorp en het bedrijventerrein Moervaart Zuid zijn symbolisch aangeduid met het aantakpunt en de te realiseren verbinding. Bestaande wegenis die vandaag toegankelijk is voor fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer, kan ingeschakeld worden in het netwerk van de langzaam verkeersverbindingen. De uitbouw van dit netwerk vergt aldus zowel de realisatie van nieuwe infrastructuur met paden, bruggen, ... als de herprofilering van bestaande wegenis.</p> <p>Om een maximale scheiding tussen het economische verkeer en het lokale verkeer te bekomen, wordt de nieuwe infrastructuur binnen dit netwerk in elk geval zodanig uitgebouwd dat zij geen doorgaande verbindingen naar en van het bedrijventerrein Skaldenpark vormen voor het gemotoriseerd verkeer. Voor erfonsluiting, onderhoud en beheer van het net is gemotoriseerd verkeer mogelijk.</p>	<p>Het vastleggen van de symbolische aanduiding</p> <p>Het beperken van gebruik door gemotoriseerd verkeer</p>	 <p><b>Artikel 28: verbinding voor langzaam verkeer</b></p> <p>Waar een verbinding voor langzaam verkeer is aangegeven, wordt de infrastructuur voor bestaande verbindingen voor langzaam verkeer onderhouden, beheerd en geëxploiteerd en wordt bijkomend infrastructuur voor verbindingen voor langzaam verkeer aangelegd.</p> <p>De verbindingen worden zo uitgevoerd dat geen of slechts occasioneel gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van deze infrastructuur.</p>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>Leidingenstraat</b>	<p>De leidingenstraat voor de (her)aanleg van ondergrondse leidingen is symbolisch aangegeven. Het aangeven van een strook of zone met een vaste breedte is in een zeehaventerein niet opportuun, laat staat dat dit mogelijk zou zijn.</p> <p>De bestaande leidingstroken en -straten aangegeven op het gewestplan worden opnieuw aangeduid.</p> <p>De landschappelijke aanleg van dit koppelingsgebied verantwoord evenwel alleen de aanleg van bijkomende ondergrondse leidingen.</p> <p>Voor de concrete uitvoerings- en inrichtingsmodaliteiten (dwarsprofiel, breedte, aantal leidingen naast elkaar, ...) bij de aanleg van leidingen wordt in de eerste plaats teruggevallen op de eigen wetgeving zoals de Gaswet. Beplanting in functie van de realisatie van ecologische infrastructuur en verharding in functie van ontsluiting of verbinding voor gemotoriseerd en ander verkeer moet mogelijk blijven in zoverre de aanleg van leidingen niet wordt gehypothekeerd en de eigen wetgeving dit toelaat. De concrete inrichting van de strook waarin de leidingen worden aangelegd sluit wat vormgeving, materiaalgebruik en beeldkwaliteit betreft maximaal aan met de naaste omgeving.</p>	<p>Instellen van een leidingenstraat met uitsluitend ruimte voor ondergrondse leidingen</p>	 <p><b>Artikel 51: leidingenstraat</b></p> <p>Waar een leidingenstraat is aangegeven, kunnen bestaande leidingen onderhouden, beheerd en geëxploiteerd worden en kunnen bijkomende uitsluitend ondergrondse leidingen worden aangelegd.</p>

<p><b>Bestaande hoogspanningsleiding</b></p>	<p>Deze aanduiding moet het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleidingen die als gewestplanbestemming is aangegeven, ook in de toekomst mogelijk houden.</p>	<p>Het onderhoud en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleidingen</p>	<div data-bbox="1615 288 1845 405" data-label="Image"> </div> <p><b><u>Artikel 29: bestaande hoogspanningsleiding</u></b></p> <p>Waar een bestaande hoogspanningsleiding is aangegeven, is het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleiding toegelaten.</p>
--	---	--	--

## 5.7 Omgeving Skaldenpark

### 5.7.1 Deelgebied 9: koppingsgebied Desteldonk Zuid

#### A Ruimtelijke situering

Het koppingsgebied Desteldonk Zuid vormt het overgangsgebied tussen de woonkern van Desteldonk (langs Desteldonkdorp – Rechtstraat – Moleneinde) in het noorden en het zuidelijk gelegen zeehaventerrein Skaldenpark.

De R4-oost (J. Kennedylaan) vormt de westelijke grens van het gebied en de Nokerstraat met de landbouwgebieden richting Lochristi de oostelijke grens. Het gebied heeft een oppervlakte van ca. 35 ha en is vandaag grotendeels in landbouwgebruik.

#### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Relevant juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijzigingen van 28 oktober 1998 en januari 2001 zijn hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	Geen
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	Geen
Beschermd dorpsgezicht	Geen
Volgelichtlijngedebied	Geen
Verkavelingsvergunning	In het gebied zelf komt één verkavelingsvergunning met nummer 5/19-06-1992 voor. Verschillende verkavelingsvergunningen in de woonkern vormen de grens voor dit gebied.

#### B.2. Planningscontext

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent (MB 9 april 2003)	Het recent goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent duidt Desteldonk Zuid als koppingsgebied aan. Meer in het bijzonder wordt in het richtinggevend gedeelte voor de deelruimte Moervaart volgend ontwikkelingsperspectief vooropgesteld:  Het koppingsgebied van Desteldonk-zuid wordt in belangrijke mate gevormd door een afschermd massa (bv. een beboste berm) aan de rand van het bedrijventerrein en perceelsrandbegroeiingen tussen de aanwezige grondgebonden landbouw, en evolueert volgens de opportuniteiten op lange termijn naar een gebied met sierteelt en tuinbouw in serres.  Er worden groenassen voorzien tussen de verschillende woonkernen, waaronder voor Desteldonk groenas 1 Oostakker – Nokerstraat – Moleneinde – Keurestraat – Moervaart – Mendonk.
Nota inrichting koppingsgebied Desteldonk zuid (2003) – opdrachtgever provincie Oost-	Om tot inrichting met de voorbereidende grondverwerving en afspraken in dit koppingsgebied te kunnen overgaan, is een goed en gedetailleerd zicht op de gewenste



Vlaanderen	inrichting, functies en beheer van belang. In deze nota is een visie, een gewenste ruimtelijke structuur en een stedenbouwkundig inrichtingsplan uitgewerkt als voorbereiding voor het ruimtelijk uitvoeringsplan. Op basis hiervan worden de eventueel noodzakelijke herbestemmingen of bijkomende voorschriften in dit of in latere gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen verantwoord. De voorstellen in dit rapport werden begeleid door een adhocwerkgroep binnen het Project Gentse Kanaalzone bestaande uit ambtelijke betrokkenen en de betrokken private partners.
Structuurschets industriegebied Skaldenpark (stad Gent, 1998)	De structuurschets geeft de aard van bedrijvigheid en de buffering aan. De aard van de achterliggende bedrijvigheid (hoofdzakelijk distributie en lichte productie) vereist geen massieve buffering; milieubelastende bedrijvigheid wordt uitdrukkelijk verboden. Afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid leggen bedrijven aan de rand van het Skaldenpark een buffer aan van minimaal 15m tot maximaal 50m. Deze bufferstroken liggen binnen de concessies van de bedrijven en zijn te rekenen vanaf de bovenrand van de huidige plateauhelling. De dienst Leefmilieu van de Stad Gent volgt de inrichting van deze buffers op bij de bouwvraag in functie van de gewenste bufferende, landschappelijke en natuurlijke ontwikkelingen
Voorstel van afbakening het zeehavengebied Gent (augustus 2001)	Deze voorstudie voor de afbakening van het zeehavengebied Gent en het voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone neemt alle koppelingsgebieden, ook voorliggend koppelingsgebied, mee in het zeehavengebied op
Studie "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen 1 en 2 (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost- Vlaanderen	Zie bijlagen

## C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor het koppelingsgebied de volgende elementen structuurbepalend:

- De J. Kennedylaan (R4-oost) die ter hoogte van Desteldonk aan de oostzijde met een bomenrij is afgezoomd. Door de aanwezige bebouwing in de Lichterveldestraat en de bomenrij is de geluidshinder afkomstig van de J. Kennedylaan (R4-oost) beperkt voor het koppelingsgebied.
- De woonkern van Desteldonk als een typisch agrarisch woonlint en met een bebouwing in de Rechtstraat die relatief aaneengesloten is met aan de straatzijde nauwelijks doorzichten naar het Skaldenpark.
- De achterliggende landbouwpercelen en verspreid kleine landschapselementen (perceelsrandbegroeiing) en doorsteken.
- Het hoger gelegen zuidelijk bedrijventerrein Skaldenpark met hoofdzakelijk logistieke distributie en lichte productie-activiteit.

In het koppelingsgebied zijn volgende elementen structuurbepalend:

- De Rechtstraat en Moleneinde die onaantrekkelijk is door een beperkt en verspreid aantal voorzieningen over de ganse dorpsas én verkeersonveilig is door het vele vrachtverkeer en gebrek aan fiets- of voetpaden;
- De Nokerstraat die de verbinding tussen de Rechtstraat en het zuidelijk gelegen Oostakker verzorgt en die met zijn dubbele populierenrij langs weerszijden een aangenaam fietskader tussen Desteldonk en Oostakker creëert;
- De onverharde Mispelstraat die vertrekkende van de Rechtstraat pal op het Skaldenpark loopt, na enkele tientallen meters verandert de straat in een karrenspoor;
- Korte insteekwegen waarvan een aantal is verdwenen of geprivatiseerd en die een loodrechte verbinding met de Rechtstraat vormen, maar niet verder naar het zuiden doorlopen en met afwisselende perceelsrandbegroeiing;

- Een gemengd landbouwareaal achter de zuidelijke bebouwing langs de Rechtstraat met verspreid nog enkele kleine landschapselementen die de belevingswaarde van de open ruimte verhogen:
  - het grootste deel van de percelen bestaat uit grasland;
  - in het centrale deel komt een concentratie van maïs voor;
  - in het oostelijk deel, tussen Mispelstraat en Nokerstraat is er gemengde akkerbouw en sierteelt in open lucht;
- Een melkveebedrijf ten oosten van Mispelstraat. Een deel van de percelen rondom hoort toe aan dit leefbaar melkveebedrijf, waardoor er eenheid in bodemgebruik en terreinbeheer is.
- De ‘kop van Desteldonk’ die wordt gekenmerkt door de achterkanten van woningen die naar de R4 zijn gericht. In deze relatief smalle strook zijn twee delen te onderscheiden:
  - In de zuidelijke hoek tussen de Lichterveldestraat, de R4 en de berm van het bedrijventerrein Skalden zijn rond een bosje enkele lokalen en een speelterrein van de sport- en jeugdbeweging gelegen;
  - In het centrale en noordelijke deel bevinden zich de bedrijfsgebouwen en enkele huiskavels van een landbouwbedrijf;
- De afwateringsgracht met onregelmatig zig-zag patroon die de grens tussen het landbouwgebied en het bedrijventerrein vormt;
- Opgaande beplanting op de helling van het plateau tussen het bedrijventerrein en de afwateringsgracht, die voor een relatief compacte buffering zorgt;
- Op het bedrijventerrein zelf het pad voor de onderhouds- en ruimingswerken aan de afwateringsgracht. Dit pad ligt ten dele buiten de 5 m erfdienstbaarheidsstrook van deze waterloop en biedt de mogelijkheid om als wandel- en fietspad te worden benut.

Bovenstaande elementen zijn sterk bepalend voor de begrenzing van het koppelingsgebied.

- Ten noorden van het koppelingsgebied wordt de grens gevormd door de bebouwing van Desteldonk langs Moleneinde, Rechtstraat, Desteldonkstraat, Desteldonkdorp, Lichterveldestraat. Het koppelingsgebied, met als gewestplanbestemming “agrarisch gebied”, behoort tot het zeehavengebied Gent. Achterliggende tuinen horende bij vergunde woningen of achterliggende bebouwde percelen (serres, opslagtanks, waterreservoirs,...) horende bij een bedrijfszeker, rendabel en vergund tuin of landbouwbedrijf en waar de achterliggende buffer op het bedrijventerrein voldoende breed is om de leefbaarheid van Desteldonk te garanderen worden niet in het koppelingsgebied opgenomen.
- Ten zuiden vormt de hoekige grenslijn van het bedrijventerrein Skaldenpark, met de gewestplanbestemming “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven” de grens met het koppelingsgebied.
- Ten oosten wordt het koppelingsgebied begrensd door de westelijke rooilijn van de Nokerstraat; de Nokerstraat maakt geen deel uit van het koppelingsgebied want zij zorgt voor de ontsluiting van de oostelijke landbouwpercelen en de verbinding naar Oostakker.
- Ten westen ligt de grens van het koppelingsgebied op de oostelijke rooilijn van de John Kennedylaan/R4-oost.

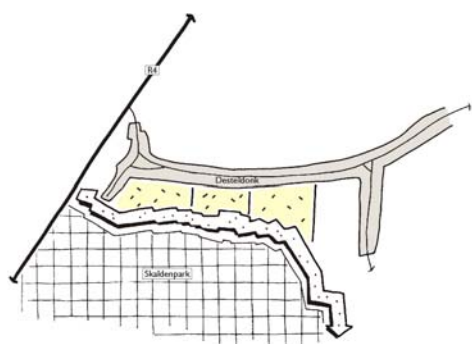
## D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling

De aanwezigheid van lichte productieactiviteiten en distributie op het bedrijventerrein Skaldenpark, de beperkte geluidshinder van de R4 voor het koppelingsgebied, argumenteren een gelaagde invulling van het koppelingsgebied. Buffering en visuele openheid komen naast elkaar voor en zorgen voor een kwaliteitsvolle omkadering van het dorp, zonder het bestaande landschapsbeeld te ontwrichten. De zone blijft in eerste instantie fungeren als landbouwgebied bij het dorp. De kop van Desteldonk is een rustig gebruiksgebied van het dorp naast een dichte-groene bufferwand. Het bedrijventerrein Skaldenpark wordt afgezoomd door een dichte, groene bufferlaag.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### Landbouw in een kleinschalig historisch landschapspatroon



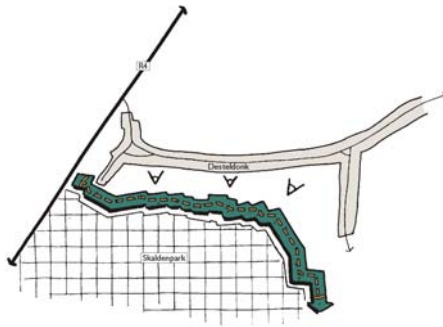
Het agrarisch ruimtegebruik met grondgebonden landbouw blijft in dit koppelingsgebied dominant aanwezig. Het landelijk-groene karakter van de zuidelijke dorpsrand wordt behouden. Beroepslandbouwers met een leefbaar bedrijf krijgen de nodige ontwikkelingsmogelijkheden binnen het kleinschalig historisch landschapspatroon en binnen de marges die nodig zijn om het dorp af te schermen van de omringende industrie. De inplanting van nieuwe land- en tuinbouwbedrijven zou het behoud van het kleinschalig historisch landschapspatroon in het gedrang brengen. De aanleg van streekeigen perceelsrandbegroeiing (knotwilgen en struiken) wordt verder gestimuleerd. Omdat het om een smalle strook gaat, wordt er geen extra meerwaarde aan het gebied gegeven in functie van de aangrenzende

bedrijvigheid. De verschillende types landbouw argumenteren een verschillende aanpak van het gebied. Het historisch landschap met akkers, weides en kleine landschapsrelicten ten westen van de Mispelstraat verhoogt de belevingswaarde van de open ruimte gezien vanaf de plateaurand. Een verdere ondersteuning van de aanleg van kleine landschapselementen is hier aangewezen. Perceelsrandbeplanting blijft behouden of wordt opnieuw aangeplant omwille van het filterend effect.

Ten oosten van de Mispelstraat is er gemengde akkerbouw en sierteelt in open lucht die verdere uitbreidingsmogelijkheden heeft op ten oosten van de Nokerstraat. Bebouwing in functie van de land- en tuinbouw wordt bij voorkeur hier gerealiseerd als geluidsbuffer voor de woningen langs de Rechtstraat en Moleneinde.

Enkel een fietsverbinding van Oostakker, over het bedrijventerrein Skaldenpark naar Moervaart-zuid, doorkruist het koppelingsgebied. Via enkele op elkaar aansluitende paden wordt het gebied verder toegankelijk gemaakt voor langzaam verkeer.

### Bufferende plateaurand met uitzicht vanop het “balkon”



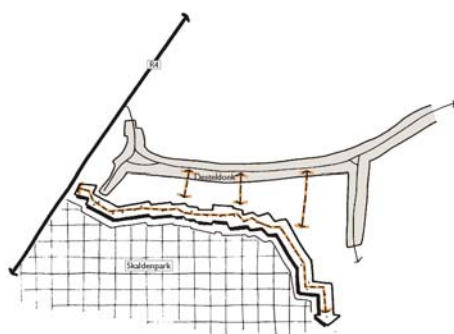
Het geheel van de plateaurand, van afwateringsgracht tot aan de rand van de verplicht aan te leggen bufferstroken in de bedrijfspercelen neemt een visueel afschermende rol tussen dorp en de niet-milieubelastende bedrijvigheid in het Skaldenpark op. De beplanting is gelaagd, gemengd en deels bladhoudend. Dit gebeurt op de volledige lengte tussen R4 en Nokerstraat. In de plateaurand wordt ook een fiets- en wandelpad, dat een aantrekkelijk uitzicht over het koppingsgebied en de dorpsrand biedt, uitgebouwd. De buffering van het bedrijventerrein gebeurt dus op deze plateaurand tezamen met een minimale 15 en maximale 50m brede buffer op de aangrenzende bedrijven.

### Een markante groene afschermwand op de kop van Desteldonk



De kop van Desteldonk ontwikkelt verder als onderdeel van het dorp, met recreatieve (buiten)ruimte voor de jeugd en een beperkte agrarische activiteit. De noodzakelijke geluidsbuffering en stofafscherming ten opzichte van R4 en het zeehavengebied ten westen daarvan wordt vanuit het principe van zuinig ruimtegebruik en voortbouwend op de plannen voor een fietsbrug met helling over R4 op compacte wijze en op korte termijn gerealiseerd. De hoge wand ervan, veelal gesloten maar ook met doorkijken vanaf R4 naar het dorp, sluit zo dicht mogelijk bij R4 aan zodat jeugd en landbouw ernaast verder over gebruiksruimte beschikken. De wandzijde naar het dorp krijgt evenwel een hellende groene aanleg en ligt in de zone voor wegenis van de R4. Waar deze om technische redenen niet door een wal kan worden aangelegd kan een metalen scherm de geluidswering verzorgen.

### Een fijnmazig net van langzaam verkeersroutes door het historisch landschap en langs de plateaurand



Het koppingsgebied Desteldonk-zuid past zich met zijn fiets- en wandelpaden in een ruimer netwerk in. In de omgeving van Desteldonk bestaat dit netwerk uit twee noord-zuidpaden die op regelmatige plaatsen onderling verbonden zijn door oost-westpaden. De noord-zuidpaden zijn het ‘bedrijven’pad Oostakker – Borkerlaarstraat – bedrijventerrein Skaldenpark – Lichterveldestraat – Koemeersweg – bedrijventerrein Moervaart-zuid en de groenas Oostakker – Nokerstraat – Moleneinde – Keurestraat – Moervaart – Mendonk. In en rond Desteldonk vormen drie aanvullende oost-westpaden met hun zijtakken een gesloten netwerk van paden, waardoor

de recreatieve bruikbaarheid ervan fors toeneemt en het functionele gebruik ervan op sommige delen aangenamer kan verlopen. Een pad in de helling van de plateaurand van Skaldenpark van Lichterveldestraat tot Nokerstraat, met een zijtak langs Mispelstraat naar de dorpskern is de meest zuidelijke oost-westpad, de heraangelegde hoofdstraat van het dorp de centrale en het fiets- en wandelpad in de noordelijke natuurlijke, bosbuffer tussen Desteldonkstraat en Keurestraat, eveneens met zijtak naar de dorpskern aan Moleneinde, het meest noordelijke.

## **E Maatregelen ter realisatie**

Voor de realisatie van de opties in dit deelgebied worden de volgende maatregelen vooropgesteld.

1. De aanleg van de plateaurand met versteviging, padaanleg, brugjes en bomenrijen kan door het Vlaamse Landmaatschappij gebeuren. De Polder en Watering van Moervaart en Zuidlede onderhoudt de afwateringsgracht.
2. Voor het historische landbouwlandschap tussen de dorpskern en de buffer van het Skaldenpark wordt gerekend op de Vlaamse Landmaatschappij om de inrichtingsstudie en het beheersplan op te maken. Hierin zal aangegeven worden op welke wijze en met welke instrumenten (subsiëring, beheersovereenkomsten, grondverwervingen,...) door de particuliere eigenaars en de stad Gent (voor het publieke domein) het gebied kan worden ingericht en beheerd zoals vooropgesteld.
3. Op alle ontsluitingswegen, leidingtracés, voet- en fietswegen worden waar nog nodig erfdiensbaarheden vastgelegd. Ze zijn vrij toegankelijk en worden niet geprivatiseerd of afgesloten.

## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en een bijkomende aanduiding die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de effectieve inrichting van het koppelingsgebied Desteldonk-zuid noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones en de bijkomende aanduiding steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn uitgewerkt.

De zones zijn:

1. zone voor dagrecreatie Desteldonk
2. zone voor bestaande landbouwbedrijven
3. landschappelijk waardevol gebied (in overdruk)


De bijkomende aanduidingen zijn

- verbinding voor langzaam verkeer
- bestaande hoogspanningsleiding

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en verordenend element worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

De verkavelingsvergunning (5/19-06-1992) is niet strijdig met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en wordt derhalve niet opgeheven.

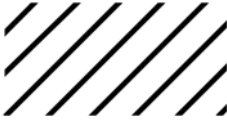
Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor park Desteldonk</b>	<p>Het gebied wordt ingericht tot een hedendaagse recreatiezone met bufferende functie voor de dorpskern van Desteldonk en voor het Havenbedrijf Gent. Een gedeelte van de voorzieningen waaraan (de jeugd van) het dorp behoefte heeft, kan hier worden ingeplant. Refererend naar het havengebeuren kan daarbij een industriële vormgeving worden toegepast. Deze recreatieve buitenruimte voor de jeugd maakt deel uit van het dorpsstelsel. Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Het gebied wordt zodanig uitgebouwd zodat het toegankelijk is voor de Desteldonkenaar en een aangename verpozingsruimte met een natuurlijk en boskarakter vormt. Specifieke parkeerruimte wordt niet voorzien om het natuurlijk en kleinschalig karakter van het terrein niet te ondergraven. Poortjes, houten bruggen, hekkens zorgen vanuit Desteldonk en het Skaldenpark voor een aangename toegang tot deze terreinen.</p>	<p>Bestemming en inrichting van het gebied als zone voor dagrecreatie voor Desteldonk</p> <p>Mogelijk maken van natuur- en bosontwikkeling, laagdynamische dagrecreatieve voorzieningen en kleinschalige jeugdvoorzieningen zonder bijkomend parkeerruimte te voorzien.</p>	 <p><b>Artikel 53: zone voor dagrecreatie Desteldonk</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor dagrecreatie . Alle werken en handelingen inzake laagdynamische dagrecreatieve activiteiten en kleinschalige jeugdvoorzieningen zijn toegelaten met uitzondering van de aanleg van parkeerruimte. Volgende werken, handelingen en wijzigingen zijn eveneens toegelaten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° het herstel en de ontwikkeling van het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden;</li> <li>2° het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dit noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.</li> </ol>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>Zone voor bestaande landbouwbedrijven</b>	<p>Dit gebied met bufferende functie ten oosten van de Mispelstraat blijft maximaal in gebruik voor alle vormen van grondgebonden landbouw zoals veeteelt en akkerbouw mits zij de perceelsranden afwerken met hoogstammig groen. Nieuwe gebouwen voor land- of tuinbouw zijn omwille van de nabijheid van de bedrijvigheid niet gewenst.</p> <p>Nieuwe constructies zullen in eerste instantie aansluiten bij de bestaande bebouwing en tuinstroken en kunnen gefaseerd uitgebouwd worden. Ze worden zoveel mogelijk gebundeld, om al te veel versnippering van het gebied tegen te gaan.</p> <p>Voorbeelden van vergunbare of toegelaten verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Watervoorzieningen</li> <li>• Hoevetoerisme</li> </ul>	<p>De bestemming voor landbouw.</p> <p>Een bouwverbod voor nieuwe land- en tuinbouwbedrijven.</p> <p>Het mogelijk maken van de uitbreiding van de bestaande land- en tuinbouwbedrijven</p>	<div style="border: 2px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; text-align: center; width: 100px; margin: 0 auto;"> <p><b>AG</b></p> </div> <p><b>Artikel 54: zone voor bestaande landbouwbedrijven</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor landbouw. Natuurbehoud en landschapszorg, recreatief medegebruik en waterbeheersing zijn ondergeschikte functies. In dit gebied kunnen geen nieuwe land- en tuinbouwbedrijven worden opgericht.</p> <p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen – waarvoor volgens artikel 99 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is – zijn vergunbaar of toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van het bestaande landbouwbedrijf.</li> </ul> <p>Een bestaande landbouwbedrijfszetel mag enkel de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woningen van de exploitanten bevatten, evenals verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorgboerderijen</li> <li>• Landbouweducatie</li> <li>• Hoeveproducten</li> </ul>		<p>zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn of gericht zijn op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en van landschapswaarden;</li> <li>- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor het gebied;</li> <li>- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie of recreatief medegebruik;</li> <li>- Het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor recreatief verkeer;</li> <li>- Het herstellen of heraanleggen van bestaande openbare wegenis en nutsleidingen</li> <li>- Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden</li> </ul>



	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>Leegstaande landbouwbedrijven kunnen eventueel als woning worden gebruikt binnen de regels die ook elders van toepassing zijn.</p> <p>Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>Het mogelijk maken van occasionele of tijdelijke hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten</p> <p>Het mogelijk maken dat leegstaande landbouwbedrijven voor woning worden benut.</p>	<p>voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;</p> <p>Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p> <p>In bestaande, vergunde, eventueel leegstaande landbouwbedrijven in het gebied kan als nieuw gebruik wonen worden toegelaten. Daarbij mogen echter de bedrijfsgebouwen niet afgesplitst worden van de bedrijfswoning. Meergezinswoningen zijn uitgesloten.</p>

<p><b>Zone voor landbouw in waardevol landschap</b></p>	<p>In dit landschappelijk waardevol landbouwgebied ten westen van de Mispelstraat gelden bepaalde beperkingen met het doel het landschap te beschermen, aan landschapsontwikkeling te doen en een bufferend gebied te creëren. Dit gebied blijft evenwel in gebruik voor landbouw. Grondgebonden landbouw zoals veeteelt en akkerbouw wordt eveneens toegelaten mits zij de perceelsranden afwerken met hoogstammig groen. Perceelsrandbegroeiing van kleine landschapselementen ondersteunt het gevarieerde karakter van dit landschap en de eigenheid van het agrarische woonlint Desteldonk. Door de bestaande bomen en groenstructuren te behouden wordt het gebrek aan brede massieve buffering naar het Skaldenpark opgevangen. Ook wordt langsheen de Mispelstraat en de twee bestaande insteekwegen voor fietsers minstens een doorlopende bomenrij uitgebouwd .</p> <p>In dit landschappelijk waardevol landbouwgebied wordt landbouw in een kleinschalig historisch landschapspatroon nagestreefd. Teneinde de agrarische rand zo open mogelijk te houden en de zichten vanaf de plateau-hellingen op het historisch kleinschalige landschap niet te laten verdwijnen, is de inplanting van serres of bebouwing voor andere niet-grondgebonden activiteiten hier niet wenselijk.</p> <p>Pas wanneer de percelen op lange termijn niet langer zouden benut worden voor beroepslandbouw kan in overweging genomen worden ze in te nemen voor natuurontwikkeling of hobbylandbouw.</p>	<p>Aandacht voor de landschappelijke kwaliteiten bij de inrichting.</p>	 <p><b>Artikel 47: landschappelijk waardevol gebied</b></p> <p>Het in overdruk aangeduide gebied is tevens bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van landschapswaarden, met inbegrip van de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van kleine landschapselementen. In dit gebied kunnen de bestaande land- en tuinbouwbedrijven vervangen, verbouwd en uitgebreid worden zonder afbreuk te doen aan de landschappelijke kwaliteiten van het gebied.</p>
---	---	---	---

<p><b>Verbinding voor langzaam verkeer</b></p>	<p>De meest noodzakelijk geachte verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen Desteldonkdorp en het bedrijventerrein Skaldenpark zijn symbolisch aangeduid met het aantakpunt en de te realiseren verbinding. Bestaande wegenis die vandaag toegankelijk is voor fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer, kan ingeschakeld worden in het netwerk van de langzaam verkeersverbindingen. De uitbouw van dit netwerk vergt aldus zowel de realisatie van nieuwe infrastructuur met paden, bruggen, ... als de herprofilering van bestaande wegenis.</p> <p>Om een maximale scheiding tussen het economische verkeer en het lokale verkeer te bekomen, wordt de nieuwe infrastructuur binnen dit netwerk in elk geval zodanig uitgebouwd dat zij geen doorgaande verbindingen naar en van het bedrijventerrein Skaldenpark vormen voor het gemotoriseerd verkeer. Voor erfontsluiting, onderhoud en beheer van het net is gemotoriseerd verkeer mogelijk.</p>	<p>Het vastleggen van de symbolische aanduiding</p>          <p>Het beperken van gebruik door gemotoriseerd verkeer</p>	<div data-bbox="1615 276 1845 391" data-label="Diagram"> </div> <p><b>Artikel 28: verbinding voor langzaam verkeer</b></p> <p>Waar een verbinding voor langzaam verkeer is aangegeven, wordt de infrastructuur voor bestaande verbindingen voor langzaam verkeer onderhouden, beheerd en geëxploiteerd en wordt bijkomend infrastructuur voor verbindingen voor langzaam verkeer aangelegd.</p> <p>De verbindingen worden zo uitgevoerd dat geen of slechts occasioneel gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van deze infrastructuur.</p>
<p><b>bestaande hoogspanningsleiding</b></p>	<p>Deze aanduiding moet het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleidingen die als gewestplanbestemming zijn aangegeven, ook in de toekomst mogelijk houden.</p>	<p>het onderhoud en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleidingen</p>	<div data-bbox="1615 954 1845 1069" data-label="Diagram"> </div> <p><b>Artikel 29: bestaande hoogspanningsleiding</b></p> <p>Waar een bestaande hoogspanningsleiding is aangegeven, is het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleiding toegelaten.</p>

## 5.8 Deelgebied 10: administratief complex Motorstraat

### A Ruimtelijke situering

In de Motorstraat te Oostakker in de oksel van het op- en afritcomplex met de J. Kennedylaan (N424) staat het administratief gebouwencomplex van Vlaamse en federale overheidsdiensten.

Het gebouwencomplex bestaat uit een openluchtparking aan de voorzijde, een L-vormig hoofdgebouw met 2 bouwlagen én een achterliggend rechthoekig bijgebouw met 2 bouwlagen. Het gebouwencomplex huisvest de Administratie Waterwegen en Zeewezen - Loodswezen Gent en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - Maritiem Vervoer en Scheepvaartcontrole. Het complex is uitsluitend toegankelijk via de Motorstraat.

Het rechthoekige perceel waarop het gebouwencomplex staat, heeft een oppervlakte van ca. 3000 m<sup>2</sup>.

### B. Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

**Kaart 4 : Bestaande juridische toestand: kadastrale percelen, verkavelingsvergunningen, BPA-contouren en monumenten en landschappen**

#### B.1. Gegevens ivm bestaand bedrijf

naam bedrijf	Administratie Waterwegen en Zeewezen, DAB Loodswezen Gent Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Maritiem Vervoer, Scheepvaartcontrole
Adres	Motorstraat 129, 9000 Gent
stedenbouwkundige vergunningen	Onbekend bij stad Gent

#### B.2. Juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
------------	--

#### B.3. Planningscontext

Studie "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost-Vlaanderen	Zie bijlagen De J. Kennedylaan/N424 ligt in het verlengde van de J. Kennedylaan/R4-oost waarop de studie betrekking heeft.
Ontwerp raamplan onderliggend wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen	Zie bijlagen De Motorstraat en de Hogeweg zijn wegen buiten de R4-oost in beheer van de Stad Gent en beiden van lokaal niveau. Dit raamplan vormt een handleiding voor de inrichting ervan.

### C. Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor dit gebied de volgende elementen structuurbepalend.

- De John Kennedylaan (N424) vormt de harde grens tussen de oostelijk gelegen stedelijke ruimte van Oostakker en de westelijk gelegen zeehaventerreinen. De N424 heeft hier verschillende functies: het is de ontsluitingsweg voor dit deel van de zeehaven en de ontsluitingsweg voor het noordelijk en oostelijke deel van de stedelijke ruimte Gent via het knooppunt Vliegtuiglaan-Afrikalaan.
- Het zeehavengebied ten westen van de J. Kennedylaan (N424) is een industrieel-maritiem landschap met een veelheid aan infrastructuren en economische activiteiten langsheen de Hogeweg, Singel en Henri Farmanstraat. Een net van goederenspooren en een vertakt wegennet ontsluiten de bedrijfsterreinen langsheen het dokkencomplex (Grootdok, Zuiddok, Middendok, Noorddok en Sifferdok) naar de J. Kennedylaan. Daarbij kruist de Hogeweg en de goederenspoorlijn de J. Kennedylaan ongelijkvloers en wordt de stedelijke en de industrieel-maritieme ruimte met elkaar verbonden.
- Ten zuiden van de Motorstraat is de spoorlijn vanuit Gent-Dampoort richting Antwerpen op een groene berm aangelegd. Deze spoorlijn doorsnijdt aldus de dicht bebouwde stedelijke ruimte van Oostakker. Ten zuiden van deze spoorlijn bestaat de bebouwing hoofdzakelijk uit rijwoningen, terwijl ten noorden – o. a. in de Motorstraat - de vrijstaande woningen het woongebied domineren.

Voor het deelgebied zijn volgende elementen structuurbepalend:

- De J. Kennedylaan (N424) die ondertunneld is ter hoogte van de Henri Farmanstraat en de Singel. De toegangssleuf reikt tot aan de op- en afrit naar de Hogeweg. Een beplante geluidswal beschermt het woongebied van Oostakker ten noorden van de Motorstraat tegen het verkeerslawaai langs de J. Kennedylaan (N424).
- De Motorstraat die een erg stedelijke structuur heeft en als een ruimtelijk geheel ervaren wordt: een kasseiweg met langs weerszijden een kastanjebomenrij en voetpaden. Aan de noordzijde staan markante solitaire gebouwen in een rij (van west naar oost: een administratief gebouwencomplex, een villa met een verkommerde indruk, een Chinees restaurant en een café). Ten oosten eindigt de Motorstraat op een rotonde, die via de Sint-Bernadettestraat het stedelijke verkeer in Oostakker verdeelt. Aan de overzijde van de Motorstraat en ter hoogte van de rotonde staat eveneens een vrijstaand, markant gebouw in gebruik als telefooncentrale. Meer westelijk van het administratief gebouwencomplex richting Hoge Weg heeft de Motorstraat een onduidelijke structuur en slechte leesbaarheid.
- De Hogeweg die het stedelijk verkeer in Oostakker naar de zeehaventerreinen en het op- en afrittencomplex aan de J. Kennedylaan verzamelt.
- Het op- en afrittencomplex ter hoogte van Motorstraat, Hogeweg en J. Kennedylaan met veel restpercelen die het verkeersknooppunt een onoverzichtelijk en structuurloos maken.
- Het gebouwencomplex langs de Motorstraat dat van de andere gebouwen in de Motorstraat verschilt doordat het ook zichtbaar vanaf de J. Kennedylaan (N424) is en dat samen met het kunstwerk “Eerste staal in Vlaanderen” fungeert als een baken in de Gentse kanaalzone.

Deze elementen zijn sterk bepalend voor de begrenzing van het deelgebied in dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

Langs de Motorstraat ligt de grens van het deelgebied op de voorste perceelsgrens van het gebouwencomplex. De zijdelingse perceelsgrenzen van het gebouwencomplex vormen de westelijke en oostelijke grenzen van het deelgebied. Langs de noordzijde ligt de grens van het deelgebied in het verlengde van de rooilijn van de J. Kennedylaan (N424).

## D. Visie en krachtlijnen

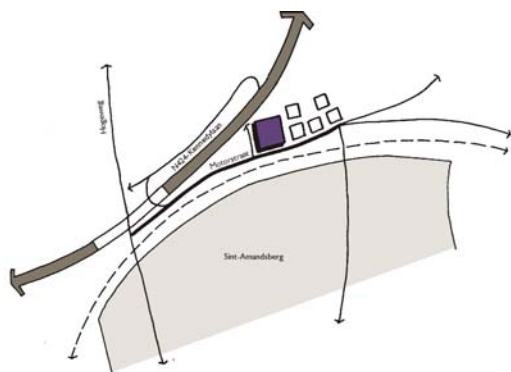
De functionele band tussen het loodswezen, de scheepvaartcontrole en de andere zeehavengebonden overheidsdiensten en de Gentse zeehaven verantwoordt de opname van dit gebouwencomplex binnen de afbakening van het zeehavengebied Gent.

Daarenboven laat de huidige gewestplanbestemming “bufferzone” geen aanpassing of uitbreiding van het gebouwencomplex toe. Omdat dit soort van activiteiten wezenlijk deel uitmaakt van het optimaal functioneren van een zeehaven en tevens voor het zeehavengebied een “baken” kan vormen, wordt hun ontwikkeling verder gegarandeerd en moet een meer prominente gebouwarchitectuur mogelijk worden.

Deze visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### Het gebouwencomplex als onderdeel van het verbeterd knooppunt N424/Kennedylaan-Hogeweg-Motorstraat

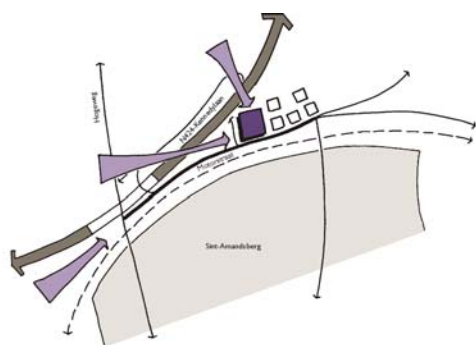


De R4-oost met in het verlengde de J. Kennedylaan (N424), de Hogeweg en de Motorstraat vervullen alledrie verschillende functies. Zoals aangegeven in het “ontwerp raamplan Gent zeehaven” en het “Mobiliteitsplan Gent” is de gewenste functie van elke weg in een specifieke wegcategorie vertaald:

- De R4-oost en de J. Kennedylaan (N424) heeft op Vlaams niveau een verzamelende hoofdfunctie en een verbindende nevenfunctie en is als primaire weg II geselecteerd.
- De Hogeweg ontsluit het zuidelijk gedeelte van Oostakker naar de J. Kennedylaan (N424) en is als lokale weg geselecteerd.
- Ook de Motorstraat heeft een lokale functie weliswaar op een lager niveau.

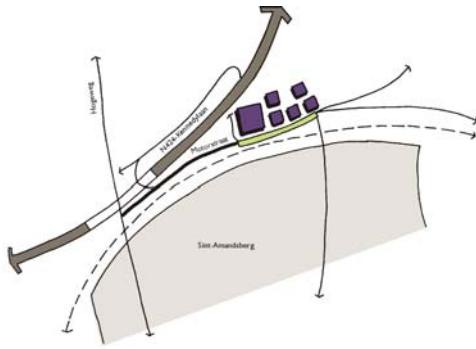
De rommelige structuur van het knooppunt met Hogeweg, op- en afritten aan de J. Kennedylaan (N424) en de Motorstraat laat niet toe de hiërarchie en de gewenste functie uit het wegbeeld en de structuur af te leiden. Om de leesbaarheid en de structuur van dit knooppunt te verbeteren is een grondige herinrichting van het gehele gebied vanaf de Motorstraat tot aan de Hoge Weg nodig. Het gebouwencomplex kan daarbij een oriëntatiepunt zijn en kan de structuur mee bepalen.

### Het gebouw als baken voor de zeehaven



De gevels van de bestaande en eventuele nieuwe gebouwen langsheen de zijde van de J. Kennedylaan (N424) en de haven worden afgewerkt met een beeldbepalende architectuur en die het complex als baken in het zeehavengebied Gent beklemtoont. De bakenwaarde kan zich uiten door de vormgeving, het materiaalgebruik en de verticaliteit van de gebouwen. Zowel uit de richting Zelzate als uit de richting Gent-centrum zal het markante gebouwencomplex zichtbaar zijn. Hierdoor kan het beeld van het zuidelijk gedeelte van de kanaalzone sterk worden opgewaardeerd.

## Het gebouwencomplex als deel van de Motorstraat



Het gebouwencomplex maakt deel uit van de rij van alleenstaande gebouwen aan de noordelijke zijde van de Motorstraat. Een verzorgde afwerking van de voorgevels van de gebouwen langs de Motorstraat, het behoud van de profiel van de Motorstraat (als kasseistraat), het behouden en accentueren van de rij kastanjabomen, het behouden van de “gelijkaardige” toegangen tot de gebouwen vanuit de Motorstraat, het zorg dragen voor groenaanleg op de percelen, het behoud van dezelfde bouwtypologie en ligging op het perceel, ... dragen bij tot de kwaliteit en de versterking van de bestaande structuur van de Motorstraat en zijn omgeving.

## E. Maatregelen ter realisatie

Geen specifieke maatregelen ter realisatie.

## F. Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaat uit een zone die de verordenende vertaling is van de inhoudelijke opties die voor de ontwikkeling van dit deelgebied noodzakelijk zijn.

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor de zone wordt vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Er zijn komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige bouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>Zone voor zeehaven-ondersteunende en watergebonden gemeenschapsvoorzieningen</b>	<p>De bestemming maakt de bouw en exploitatie van gebouwen voor zeehavenondersteunende gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut mogelijk. De bestemming laat de betrokken overheden toe specifieke zeehavenondersteunende projecten en initiatieven uit te voeren. Nieuwe gemeenschapsvoorzieningen kunnen enkel als zij een functionele relatie met het zeehavengebied vertonen. Wanneer een bouwaanvraag wordt ingediend zal deze getoetst worden aan de volgende ruimtelijke voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opwaarderen van de architectuur en versterken van de bakenwaarde van de locatie, langs de zijde van de J. Kennedylaan en het op- en afrittencomplex;</li> <li>• Afstemmen van de hoogte van eventuele nieuwe constructies op de omgevende bebouwing in de Motorstraat;</li> <li>• Één duidelijke toegang tot het domein via de Motorstraat.</li> </ul> <p>De interne ordening streeft naar een goede verhouding tussen parkeergelegenheid, bebouwing en groen zodat de ruimtelijke structuur van de Motorstraat en omgeving intact blijft.</p>	<p>De bestemming voor zeehavenondersteunende gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut</p>	<div style="border: 2px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <b>ZHOG</b> </div> <p><u>Artikel 55</u>: zone voor zeehavenondersteunende en watergebonden gemeenschapsvoorzieningen</p> <p>Het gebied is bestemd voor zeehavenondersteunende gemeenschapsvoorzieningen en openbare diensten</p>



## 6 Inrichting R4-oost en R4-west

In dit hoofdstuk wordt toelichting gegeven bij ruimtelijke opties voor de inrichting van de N423/R4-oost en de R4-west als primaire wegen en de verordenende vertaling ervan in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Voor de beide wegen werden in de laatste gewestplanherziening in 2001 (te) brede reservatiestroken vastgelegd. Omwille van het niet tijdig beschikbaar zijn van de resultaten van de rooilijnstudie konden immers bij de definitieve vaststelling van de gewestplanherziening geen gedetailleerde reservatiestroken worden aangeduid.

Op basis van de resultaten van de rooilijnstudie, de uitgewerkte technische plannen en project-MER's is het vandaag wel mogelijk voor het gedeelte gelegen in de Gentse zeehaven, een gedetailleerde rooilijn aan te geven voor de ruimte nodig voor de inrichting van de N423 en R4-west als primaire wegen I en de R4-oost als primaire weg II. Ook wordt waar wenselijk de bouwvrije strook van respectievelijk 30 meter uit de gracht voor de primaire weg I en 30 meter uit de as van de weg voor de primaire weg II vastgelegd. Op grote delen in de kanaalzone is deze bouwvrije strook reeds benut onder andere door de nieuwe spoorinfrastructuur voor lijn 55 of valt deze binnen de vooropgestelde rooilijn.

Vermits de bestaande reservatiestroken op het gewestplan een te groot ruimtebeslag leggen op de omgeving, is er voor geopteerd om voor de betrokken gedeelten de bestaande reservatiestrook op te heffen en de zone nodig voor de inrichting van deze primaire wegen in dit ruimtelijk uitvoeringsplan vast te leggen. Omwille van de selectie van deze wegen als primaire wegen in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt hiervoor een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet.

## 6.1 Opheffen reservatiestrook R4-oost / N423 / R4-west

### A Ruimtelijke situering

De N423 (J. Kennedylaan) en delen van de R4-oost vormen samen de primaire weg I tussen de Nederlandse grens en de A11/N49. De overige delen van de R4-oost (J. Kennedylaan) vormen de primaire weg II tussen de A11/N49 en de R4-oost richting E40 (Eisenhowerlaan). Deze wegen verzorgen enerzijds de ontsluiting van economische gebieden op de rechterkanaaloever van het zeehavengebied Gent en Terneuzen naar de hoofdwegen A11/N49 (Zeebrugge-Antwerpen) en de E17. Anderzijds staan de N423 en delen van de R4 oost ook in voor de grensoverschrijdende regionale verbinding tussen de autosnelweg E 312 (Vlissingen/Bergen-op-Zoom) en de autosnelweg A11/N49 (Zeebrugge/Antwerpen).

De R4-west (J. Parijslaan) is de primaire weg I tussen de A11/149 in het noorden en het viaduct over de Ringvaart. De R4-west verzorgt enerzijds de verbinding naar de hoofdwegen A11/N49 (Zeebrugge-Antwerpen) en de E40 (Brussel-Calais) en anderzijds de ontsluiting van de economische zones langs de linkerkanaaloever in het zeehavengebied Gent en de ontsluiting van het grootstedelijk gebied Gent naar de hoofdwegen.

### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

#### B.1. Relevant juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijzigingen van 28 oktober 1998 en van januari 2001 zijn hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	Geen
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	Geen
Beschermd dorpsgezicht	Geen
Vogelrichtlijngebied	Geen
Verkavelingsvergunning	geen

#### B.2. Planningscontext

Ontwerp Raamplan 'Gent zeehaven R4 west en R4 oost (december 1999)	Zie bijlagen
Studie "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost- Vlaanderen	Zie bijlagen

## **C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing**

De bestaande ruimtelijke structuur van beide wegen komt aan bod in deel 6.2 en deel 6.3.

Het verordenend plan wordt begrensd door de gewestplanbestemming “reservatie- en erfdiensbaarheidsgebied”. Voor de N423/R4-oost is de noordelijke grens de landsgrens met Nederland en de zuidelijke grens de aansluiting met de Eisenhowerlaan (R4-oost). Voor de R4-west is de noordelijke grens de verkeerswisselaar met de A11/N49 te Zelzate West en de zuidelijke grens de brug over de Ringvaart.

## **D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

De visie en de krachtlijnen voor de inrichting van de N423/R4-oost en de R4-west komen aan bod in deel 6.2 en deel 6.3.

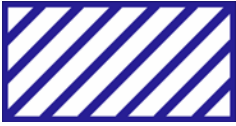
## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit een zone die de bestaande gewestplanbestemming opheft.

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke optie die bij deze zone hoort en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke optie. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>Op te heffen reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied</b>	<p>Om niet langer eigendommen te bezwaren met een te brede reservatie- en erfdienstbaarheidstrook voor de inrichting van de N423/R4-oost en de R4-west worden de stroken zoals aangegeven in het gewestplan opgeheven.</p> <p>De rooilijnstudie geeft op haar beurt aan welke ruimte noodzakelijk is voor de inrichting van deze wegen als primaire wegen. Tegelijkertijd met de opheffing van de bestaande (te) brede reservatiestrook wordt dan ook de ruimte nodig voor de inrichting in dit ruimtelijk uitvoeringsplan bestemd door middel van specifieke zones en voorschriften (zie deel 6.2. en 6.3).</p> <p>Op deze wijze wordt nergens rechtsonzekerheid gecreëerd en kan de uitvoering van de weginrichting zonder tijdsverlies plaatsvinden.</p>	<p>Het opheffen van het reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied</p>	 <p><b>Artikel 56: op te heffen reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied</b></p> <p>Het “reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied” (algemeen stedenbouwkundig voorschrift artikel 18 punt 7.3 bij het gewestplan Gentse en kanaalzone) met als inhoud “ <i>de reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en de werken, ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden</i>”, wordt opgeheven.</p>

## 6.2 R4-oost primaire weg I en II - N423 primaire weg I

### A Ruimtelijke situering

In dit ruimtelijk uitvoeringsplan zijn de wegzates van de N423 (J. Kennedylaan) en het deel van de R4-oost ten noorden van de N49 opgenomen als primaire weg I tussen de Nederlandse grens en de A11/N49 en de overige delen van de R4-oost (J. Kennedylaan) als primaire weg II tussen de A11/N49 en de R4-oost richting E40 (Eisenhowerlaan).

Deze wegen zijn gelegen op de oostelijke zijde van het kanaal Gent-Terneuzen. Zij verzorgen enerzijds de ontsluiting van economische gebieden op de rechterkanaaloever van het zeehavengebied Gent en Terneuzen naar de hoofdwegen A11/N49 (Zeebrugge-Antwerpen) en E17 en anderzijds de grensoverschrijdende regionale verbinding tussen de autosnelweg E 312 (Vlissingen/Bergen-op-Zoom) en de autosnelweg A11/N49 (Zeebrugge/Antwerpen).

Om die reden zijn deze wegen geselecteerd als primaire wegen en worden zij daarvoor ingericht. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan bevat de ruimte die voor de inrichting van de weg en de afwerking naar de omgeving noodzakelijk is. De hier aangegeven perimeter ligt in principe op de toekomstige rooilijn van de weg met zijn aangelanden (buffers, grachten, bermen, ...) verruimd waar wenselijk en mogelijk met de bouwvrije strook van 30 meter uit de as van de weg (voor primaire weg II) en 30 meter uit de gracht (voor de primaire weg I). In de tabellen bij de stedenbouwkundige voorschriften staan de bouwvrije stroken op de verschillende wegsecties aangegeven.

### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

#### B.1. Relevant juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijzigingen van 28 oktober 1998 en van januari 2001 zijn hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen.
BPA	geen
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	geen
Beschermd dorpsgezicht	Geen
Vogelrichtlijngebied	Geen
Verkavelingsvergunning	geen

#### B.2. Planningscontext

Ontwerp Raamplan 'Gent zeehaven R4 west en R4 oost (december 1999)	Zie bijlagen
Studie "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost- Vlaanderen	Zie bijlagen

## **C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing**

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor de N423 en de R4 de volgende elementen structuurbepalend:

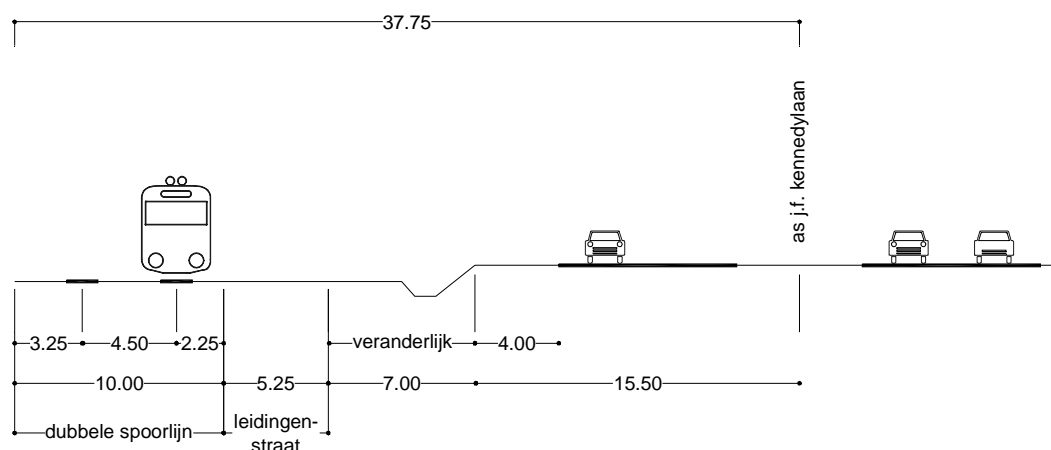
- De Tractaatweg op Nederlands grondgebied sluit aan op de N423 die een lengte heeft van slechts 556 m en zich situeert tussen de landsgrens en de R4-oost.
- De woonkern van Zelzate met een concentratie aan economische en stedelijke activiteiten en waarvoor de R4-oost en de N423 de ontsluiting verzorgt naar de omliggende kernen en het hinterland.
- De N49/A11 die als autosnelweg de verbinding verzorgt naar Antwerpen en Zeebrugge en onderdeel is van het internationale wegennet. Richting Zeebrugge komen op de N49 meerdere kruispunten voor waardoor deze weg vandaag tevens als een bovenlokale verbindingsweg functioneert.
- De concentratie van economische activiteiten tussen de Moervaart en de N49 met ondermeer de Sidmarsite die voor hun ontsluiting van goederen en personen de R4-oost gebruiken.
- De woonkernen Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Oostakker die nog rechtstreeks aansluiten op de R4 oost en daardoor ook sluisverkeer naar de meer oostelijk gelegen kernen als Wachtebeke, Mendonk en Lochristi te verwerken krijgen.
- De open ruimte tussen de N49/A11 en Sint-Kruis Winkel met een oost-west gerichte bosgordel als oriëntatiepunt ter hoogte van de Sidmarsite en het kleinschalig landbouwlandschap ten zuiden ervan. De R4-oost vormt aan de westelijke zijde een barrière voor deze open ruimte.
- De bedrijvenconcentratie ten oosten van de R4-oost zowel ten noorden en ten zuiden van de Moervaart als op het Skaldenpark. Deze terreinen zijn voor hun ontsluiting van goederen en personen volledig afhankelijk van de R4-oost.
- De bedrijvenconcentratie tussen het kanaal en de R4-oost die omwille van een weinig leesbaar intern wegennet hier ook de R4-oost gebruiken niet alleen voor de ontsluiting naar het hogere wegennet maar tevens voor de interne verbindingen tussen de bedrijfsterreinen.

De ruimtelijke structuur van de N423 en de R4-oost kan op de volgende manier worden omschreven:

De N423 en de R4-oost is een 2x2 weg voorzien van een pechstrook en aanliggende fietspaden. De rijrichtingen zijn gescheiden door een smalle middenberm met op sommige plaatsen vangrails. De maximum toegelaten snelheid bedraagt 90 km/u.

Ten westen van de weg ligt een strook met meerdere pijpleidingen en de spoorlijn Gent-Sidmar. Omwille van de nabije ligging van het spoor naast de R4-oost worden de kruispunten bij gesloten spoorovergang geblokkeerd. Ter hoogte van de spoorbundel aan de Sidmarsite buigt een enkelspoor naar Moerbeke af voor de (seizoensgebonden) bediening van de suikerfabriek (het zogenaamde “bietenspoor”)

De dimensies van de gehele wegzate zijn op het onderstaande dwarsprofiel weergegeven:



Volgende wegen kruisen de N423 en de R4-oost (van noord naar zuid):

- De lokale aansluiting voor het bedrijventerrein Karnemelkpolder te Zelzate via de Sint-Stevensstraat. De middenberm is hier open en er is geen verkeerslichtenbeveiliging.
- De aansluiting ter hoogte van de Leegstraat en de Kanaalstraat te Zelzate. Alhoewel deze aansluiting lichtengeregeld is, blijft deze onoverzichtelijk en overgedimensioneerd.
- De aansluiting van de Rijkswachtlaan en de Akker te Zelzate zonder verkeerslichtenregeling.
- De aansluiting van R4-oost op de A11/N49 bestaat uit een onoverzichtelijk en niet symmetrisch geheel. De noordelijk op- en afrit van N49 is met verkeerslichten aangesloten op R4-oost, de zuidelijke op- en afrit niet.
- Het bedrijf Sidmar heeft een aansluiting op R4-oost. De middenberm is er open en er zijn verkeerslichten.
- De spoorlijn naar Moerbeke kruist de R4 gelijkvloers. De beveiliging bestaat enkel uit signalisatielichten, slagbomen ontbreken.
- Ter hoogte van Sint-Kruis-Winkel komt een kruispunt aan de Smishoekstraat met verkeerslichtenregeling voor.
- Ten noorden en ten zuiden van de Moervaart zijn er enkel aan de oostelijke zijde van de R4-oost aansluitingen. De middenberm is hier telkens onderbroken. De noordelijke aansluiting is met lichten geregeld, de zuidelijke niet.
- De Energiestraat is aangesloten op de R4-oost en ontsluit de bedrijventerreinen ten zuiden van de Moervaart en het veer van Terdonk. De middenberm is onderbroken. Er is geen verdere beveiliging.
- De Desteldonkstraat is aangesloten op de R4-oost en voorziet in de ontsluiting van Desteldonk. De middenberm is onderbroken. Er is geen verdere beveiliging.
- Ook het bedrijf Ghent Coal Terminal is aangesloten op R4-oost. De middenberm is onderbroken. Er is geen verdere beveiliging.

- De ontsluiting van het Skaldenpark wordt bediend door de kruispunten Skaldenstraat en Piratenstraat. Deze kruispunten zijn beveiligd met verkeerslichten.
- De lokale straat Wittewalle en de ontsluitingstraat Imsakkerlaan kruisen de R4-oost. De middenberm is onderbroken. Er is geen verdere beveiliging.
- De ontsluiting van Oostakker-dorp aan de oostelijke zijde en het bedrijventerreinen rond Volvo en het veer van Langerbrugge aan de westelijke zijde wordt verzorgd door het kruispunt van de Langerbruggestraat met de R4-oost. Het kruispunt is beveiligd met verkeerslichten.
- Drie lokale straten Ledergemstraat, Kleemstraat en Drie Zwaantjesstraat sluiten rechtstreeks aan op de R4-oost. De middenberm wordt niet onderbroken en er is geen beveiliging door verkeerslichten.
- De Eisenhowerlaan (R4-oost) sluit aan met een met verkeerslichten geregeld kruispunt. De afslagbewegingen zijn apart beveiligd.

Naar gebruik en samenstelling van het autoverkeer worden op de N423/R4oost drie delen onderscheiden:

1. het eerste deel tussen de Nederlandse grens en de noordelijke op- en afrit met de A11/N49; dit deel is minder druk bereden en bestaat overwegend uit autoverkeer.
2. het tweede deel tussen het noordelijke op- en afrit van de A11/N49 en de Moervaart; dit deel is minder druk bereden en er is nog ruimte voor bijkomende economische ontwikkelingen op de terreinen naast de weg.
3. het derde deel tussen de Moervaart en Eisenhowerlaan (R4-oost); dit deel is aanzienlijk drukker en de beschikbare ruimte voor bijkomende economische ontwikkelingen op de terreinen naast de weg is beperkt. Dit deel verzorgt vooral de ontsluiting van en naar de E17 via de oostelijke arm van de R4-oost (Eisenhowerlaan).

Deze elementen zijn sterk bepalend voor de begrenzing van dit deelgebied.

- De oostelijke en westelijke grens komt overeen met de bestaande of de toekomstige rooilijn nodig voor de uitvoering van de herinrichting tot respectievelijk primaire weg I en primaire weg II. Ten noorden van de A11/N49 bevindt zich tevens de ruimte nodig voor de verkeerswisselaar van de R4-oost met de N49/A11 en de ruimte nodig voor de doortrekking van spoorlijn 204 (Gent-Terneuzen) die strak gebundeld wordt met de R4. Binnen de rooilijn zijn alle voorzieningen voor de wegexploitatie opgenomen zoals afwateringsgrachten, pechstroken, buffers en geluidsbermen of -muren. Waar de voorziene bouwvrije strook ruimer is dan de rooilijn, is de zone verbreed met de ruimte voor de bouwvrije zone.
- In het noorden wordt de strook begrensd door de Nederlandse grens en in het zuiden door de ruimte nodig voor de toekomstige rotonde ter hoogte van de Eisenhowerlaan.

## **D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

Het zuidelijke deel van de R4-oost moet zijn rol als primaire weg II ten volle kunnen vervullen. Dit betekent dat de belangrijke economische gebieden op de rechteroever van de kanaalzone goed worden ontsloten en dat een vlotte doorstroming van dit verkeer van en naar de A11 en de E17 bestaat.

Uitgaande van de functie van de N423 en het noordelijke deel van de R4-oost als primaire weg I wordt de inrichting ervan maximaal afgestemd op zijn regionale verbindingsfunctie en wordt het verkeer komende van de Traktaatweg afgeleid naar de hoofdweg A11/N49 en naar de R4-west.

Met de inrichting van de N423 en de R4-oost als primaire weg I en primaire weg II worden de volgende doelen bereikt:

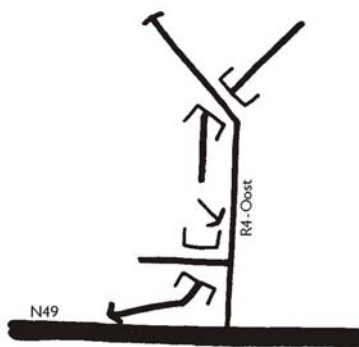


- Het verkeer voor de woongebieden wordt niet gemengd met het verkeer voor de verschillende bedrijventerreinen.
- De veiligheid wordt verhoogd onder andere door het door infrastructuur afdwingen van de ontwerpnelheid en het hanteren van een grotere eenvormigheid in aanleg;
- De fietsers kunnen op een veilige en comfortabele manier de R4 kruisen en hun werk in de kanaalzone bereiken.
- Een zuinig ruimtegebruik wordt nagestreefd door maximale bundeling van infrastructuur.
- De open ruimte blijft op verschillende plaatsen voelbaar langs de R4-oost zoals ter hoogte van de bosgordel aan het Rostijnebos.
- De vormgeving van de voorgestelde knooppunten en tracés wordt landschappelijk (cf landschapsconcept Gentse kanaalzone) ingepast.

De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

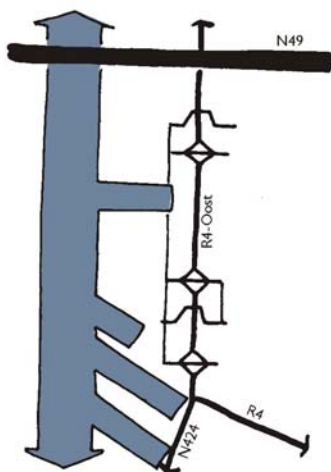
De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

### Tunnels leiden Traktaatweg af richting R4-west



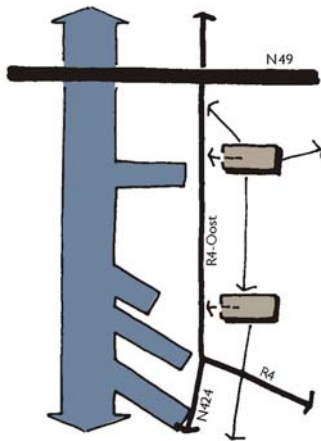
Om te verhinderen dat men van Traktaatweg ongehinderd door rijdt richting R4-oost en deze daardoor de rol van verbindingsweg krijgt, moet de Traktaatweg worden afgeleid naar de R4-west. Wie toch naar het zuidelijke deel van de R4-oost wil zal daar bewust voor moeten kiezen en langs twee rotondes zijn weg moeten vervolgen.

### Economisch verkeer verzamelen via laterale wegen, Hollandse complexen en bruggen



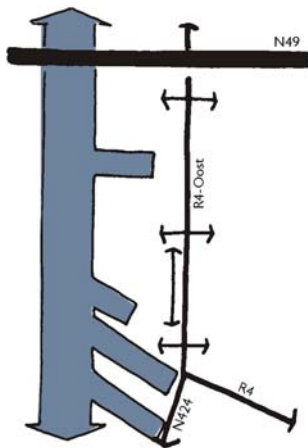
Waar op de R4-oost wegen toekomen die verkeer verzamelen, worden Hollandse complexen aangelegd over de R4. Deze complexen hebben het voordeel dat zij relatief goedkoop zijn en weinig ruimte in beslag nemen. Door ze in de hoogte aan te leggen kan men eveneens zonder hinder de spoorlijn kruisen. Waar nodig verbinden bruggen oostelijk gelegen gebieden met de laterale weg.

### Een apart systeem voor de woonkernen



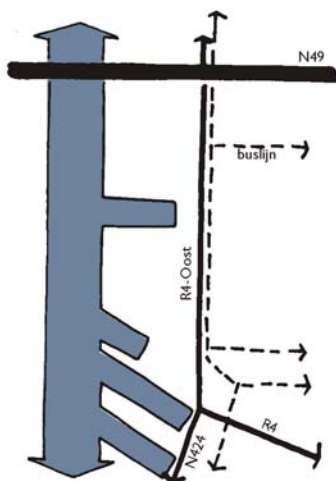
Om te vermijden dat de woonkernen te lijden hebben van economisch verkeer wordt een apart systeem ontwikkeld langs de bestaande wegen om de verschillende dorpen te ontsluiten. De kernen Wachtebeke en Oostakker zijn voor personenwagens aangesloten op R4-oost. Om sluikroutes te vermijden worden in de kernen filters ingebouwd. Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk worden op via beperkte toegangen aangesloten. Sint-Kruis-Winkel via een parallelweg en Desteldonk via een aansluiting op de richting Gent-Zelzate.

### Een apart systeem voor fietsers



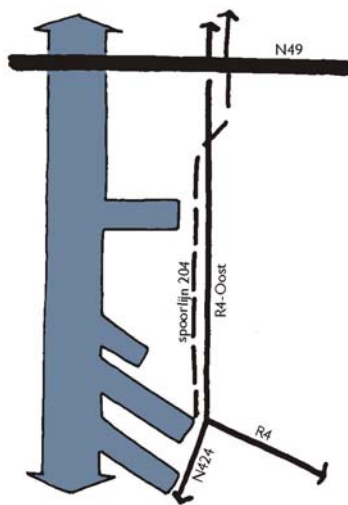
Fietsers beschikken over een apart systeem om de zeehaven te bereiken. Daar waar de toegangen tot kernen en gehuchten voor autoverkeer worden afgesloten zullen fietstunnels (met aandacht voor de sociale veiligheid) de R4-oost kruisen. Langs de parallelwegen zullen fietspaden het fietsverkeer verdelen. Het fietsnetwerk van de haven sluit aan op het provinciaal fietsnetwerk.

### Een rol in de haven voor het openbaar vervoer



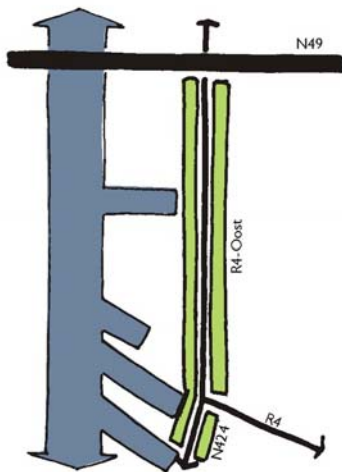
De bestaande buslijnen en de belbus worden niet fundamenteel gehinderd door de voorgestelde ingrepen. Mogelijk moeten hier en daar bushaltes worden verplaatst.

### Het goederenspoor een belangrijke slagader



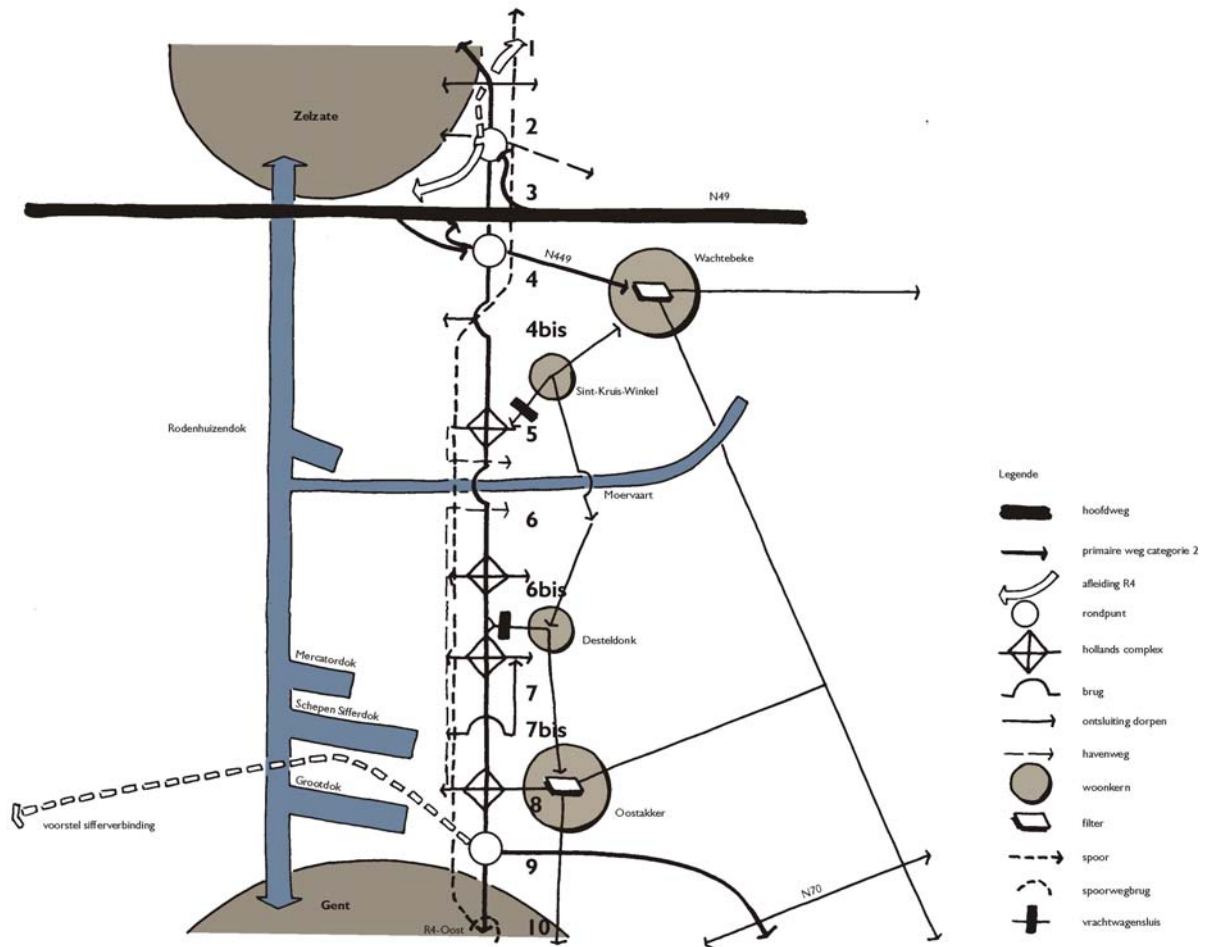
De verschillende ingrepen zullen het goederenvervoer per spoor niets in de weg leggen. Door bruggen over de spoorlijn te leggen kan de capaciteit van de lijn worden opgehoogd.

### R4-oost/N424 de groene navelstreng van de rechteroever



Om R4-oost duidelijk van de A11/N49 en van R4-west te kunnen onderscheiden en om het ruimtelijk voorkomen van de haven te verbeteren worden langs de pechstrook en in de middenberm op regelmatige afstanden (om de 20m) bomen gepland. Deze bomenrij wordt niet enkel gemotiveerd vanuit esthetische redenen. Verkeerstechisch biedt deze bomenrij volgende voordelen namelijk een lagere snelheid door een smallere horizon en een betere bescherming van de fietsers op de fietspaden.

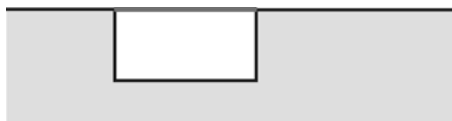
## Globaal schema R4 –oost



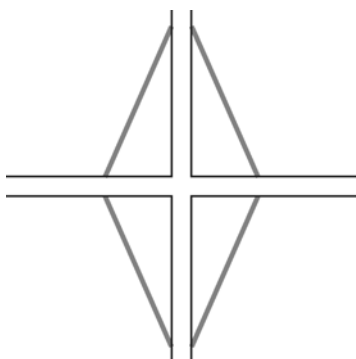
Deze visie en krachtlijnen zijn vertaald in een technisch voorontwerp en waarbij niet alleen de wegentechnische aspecten zijn in aangegeven maar tevens de ruimte is aangeduid die nodig is voor de herinrichting van deze weg met alle bijbehorende aspecten als geluidsbermen, afwateringsgrachten, buffers, in te nemen delen. Hiervoor wordt verwezen naar het rooilijnenplan.

Om een uniform beeld op zowel het tracé van R4-west als dat van R4-oost te verkrijgen, is er getracht naar typeknooppunten te zoeken waarmee de eigenheid van beide trajecten tot uiting komt.

De volgende typeknooppunten worden vooropgesteld:

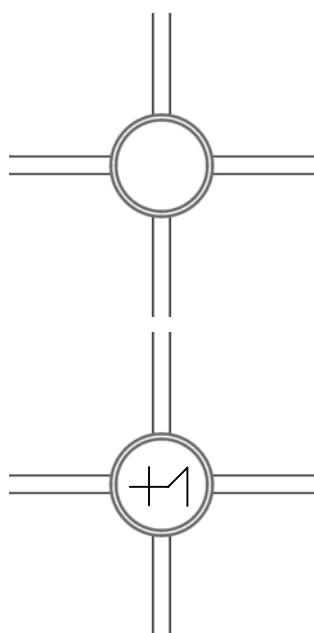


Type 1 – tunnel zonder aansluiting



Type 2 - hollands complex

Met een hollands complex wordt een ongelijkgrondse kruising gerealiseerd tussen twee wegen. De weg met de laagste categorie wordt via een brug over de doorgaande weg geleid. De beide wegen worden verbonden met parallel aan de weg gelegen op- en afritten.



Type 3 - rotonde

Type 4 – rotonde op + 1

Op deze types zijn varianten en specifieke aanpassingen mogelijk in functie van de ruimtelijke structuur en de omgeving. Ze blijven wel steeds te herleiden tot deze basistypes.

De aansluiting van de primaire weg R4-oost (en ook R4-west) met de hoofdweg A11/N49 is evenwel niet te herleiden tot één van de types. Zij kennen een ruimtelijke uitwerking met een volledig op- en afrittencomplex.

Omwille van de omvangrijke verkeersstromen voor de ontsluiting van de Sidmar-site naar de R4-oost wordt voorzien in een apart toegangscomplex. Ook dit complex is niet onder te brengen bij één van de vier basistypes.

## E Maatregelen ter realisatie

De realisatie van de herinrichting van de N423 en de R4-oost zal als volgt gebeuren:

- De Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen zal de N423 en de R4-oost herinrichten en beheren conform de principes uit het raamplan en het later opgemaakte rooilijnenplan. De concrete landschappelijke en architecturale vormgeving van de infrastructuur zal worden beoordeeld bij iedere stedenbouwkundige vergunning in overleg met de Vlaams bouwmeester. De milieutechnische aspecten zullen worden beoordeeld in het project MER bij ieder infrastructuurproject.
- De spoorlijn 204 die strak gebundeld wordt met de R4- oost en de N423 vanaf de A11/N49 zal worden aangelegd en beheerd door de NMBS.

## **F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften**

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de effectieve inrichting van de N423 als primaire weg I en de R4-oost als primaire weg II noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling ervan zijn uitgewerkt.

De zones zijn:

1. Zone voor primaire weg I
2. zone voor primaire weg II
3. Zone voor knooppunt type 1 (tunnel zonder aansluiting) op primaire weg II
4. Zone voor knooppunt type 2 (hollands complex met overbrugging R4) op primaire weg II
5. Zone voor knooppunt type 3 (rotonde) op primaire weg II
6. Zone voor knooppunt type 4 (rotonde op +1) op primaire weg II
7. Zone voor verkeerswisselaar tussen hoofdweg en primaire weg II
8. Zone voor toegangscomplex op primaire weg II

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.



## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
zone voor primaire weg I	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van de N423 en de R4-oost als primaire weg I tussen de Nederlandse grens en het kruispunt met de A11/N49.</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 meter uit de gracht aan de westelijke zijde tussen de Nederlandse grens en de Kanaalstraat;</li> <li>- 10 meter uit de keermuur aan de westelijke zijde tussen de kanaalstraat en de aansluiting met de N49/A11.</li> </ul> <p>Deze ruimte laat een volledige herinrichting met zowel verkeersvoorzieningen als buffers en bijbehorende voorzieningen waaronder bouwvrije zone, fietspaden, kruisende fietsinfrastructuur, laanbeplanting en afwateringsinfrastructuur toe.</p> <p>De ruimtelijke inrichtingsprincipes zijn aangegeven in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II” (dd april 2001) (= rooilijnenplan).</p> <p>In dit gebied wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	bestemming en inrichting als primaire weg I.	<div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center; width: 100px; margin: 0 auto;"> <p><b>PI</b></p> </div> <p><b>Artikel 57: zone voor primaire weg I</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als primaire weg I.</p>



Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
zone voor primaire weg II	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van de R4-oost als primaire weg II tussen de A11/N49 en de R4-oost (Eisenhowerlaan).</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van 30 meter uit de as van de weg aan de oostelijke zijde tussen de A11/N49 en de Eisenhowerlaan. Deze bouwvrije strook valt nagenoeg overal binnen de vooropgestelde rooilijn.</p> <p>Deze ruimte laat een volledige herinrichting met zowel verkeersvoorzieningen als buffers en bijbehorende voorzieningen waaronder bouwvrije zone, fietspaden, kruisende fietsinfrastructuur, laanbeplanting en afwateringsinfrastructuur toe.</p> <p>Bij deze herinrichting behoren ook de bestaande aansluitingen aan de brug over de Moervaart en de nieuwe overbrugging van de Piratenweg.</p> <p>De ruimtelijke inrichtingsprincipes zijn aangegeven in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II" (dd april 2001) (= rooilijnenplan).</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	bestemming en inrichting als primaire weg II.	<div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p><b>PII</b></p> </div> <p><b>Artikel 58: zone voor primaire weg II</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als primaire weg II.</p>



Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor knooppunt type 1 (tunnel zonder aansluiting ) op primaire weg II</b>	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van het knooppunt Tractaatweg als type 1 op de aansluiting van de N423 met de R4-oost als primaire weg type I tussen de Nederlandse grens en de A11/N49 en de R4-oost.</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 meter uit de gracht aan de westelijke zijde tussen de Nederlandse grens en de Kanaalstraat;</li> <li>- 10 meter uit de keermuur aan de westelijke zijde tussen de kanaalstraat en de aansluiting met de N49/A11.</li> </ul> <p>De ruimtelijke inrichting van het knooppunt is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II" (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	<p>bestemming en inrichting als knooppunt type 1 (tunnel) op primaire weg I</p>	<div style="text-align: center;">  <p><b>T1</b></p> </div> <p><b>Artikel 59: zone voor knooppunt type 1 (tunnel zonder aansluiting) op primaire weg II</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van het knooppunt type 1 (tunnel zonder aansluiting) op de aansluiting van de N423 met de R4-oost als primaire weg I evenals voor fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p>
<b>zone voor knooppunt type 2 (hollands complex met overbrugging R4) op primaire weg II</b>			<div style="text-align: center;">  <p><b>T2</b></p> </div>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van de knooppunten Energiestraat, Skaldenstraat en Langerbruggestraat als type 2 op R4-oost als primaire weg II tussen de A11/N49 en de R4-oost (Eisenhowerlaan).</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van 30 meter uit de as van de weg aan de oostelijke zijde van het gebied. Deze bouwvrije strook valt nagenoeg overal binnen de vooropgestelde rooilijn.</p> <p>De ruimtelijke inrichting van de knooppunten is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II" (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	bestemming en inrichting als knooppunt type 2 (hollands complex met overbrugging R4) op primaire weg II	<p><b>Artikel 60:</b> zone voor knooppunt type 2 (hollands complex met overbrugging R4) op primaire weg II</p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van de knooppunten type 2 (hollands complex met overbrugging R4) op de R4-oost als primaire weg II evenals voor fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur..</p>
<b>zone voor knooppunt type 3 (rotonde) op primaire weg II</b>	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van her knooppunt Gebroeders Naudtslaan (N449) als type 3 op respectievelijk N423 als primaire weg I en R4-oost als primaire weg II tussen de A11/N49 en de R4-oost (Eisenhowerlaan).</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van 30 meter uit de as van de weg aan de oostelijke zijde van het gebied. Deze bouwvrije strook valt nagenoeg overal binnen de vooropgestelde rooilijn.</p>	bestemming en inrichting als knooppunt type 3 (rotonde) op primaire weg II	<div style="text-align: center; border: 2px solid black; width: 100px; height: 60px; margin: 0 auto; background-color: #cccccc; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">T3</span> </div> <p><b>Artikel 61:</b> zone voor knooppunt type 3 (rotonde) op primaire weg II</p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van de knooppunten type 3 (rotonde) op de R4-oost als primaire weg II evenals voor fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>De ruimtelijke inrichting van de knooppunten is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II” (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>		
<b>zone voor knooppunt type 4 (rotonde op + 1) op primaire weg II</b>	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van het knooppunt Moervaart Noord als type 4 op R4-oost als primaire weg II. Dit gebied bevat een bouwrijpe strook van 30 meter uit de as van de weg aan de oostelijke zijde van het gebied. Deze bouwrijpe strook valt overal binnen de vooropgestelde rooilijn.</p> <p>De ruimtelijke inrichting van het knooppunt is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II” (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	bestemming en inrichting als knooppunt type 4 op primaire weg I	<div style="border: 2px solid black; background-color: #cccccc; padding: 10px; text-align: center; width: 100px; margin: 0 auto;"> <p style="font-size: 2em; margin: 0;">T4</p> </div> <p><b><u>Artikel 68: zone voor knooppunt type 4 (rotonde op + 1) op primaire weg II</u></b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van het knooppunt type 4 (rotonde op +1) op de R4-oost als primaire weg II evenals voor fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor verkeerswisselaar tussen hoofweg en primaire weg II</b>	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van de verkeerswisselaar van de R4 als primaire weg I ten noorden en de R4-oost als primaire weg II ten zuiden met de A11/N49 als hoofweg en voor het knooppunt Rijkswachtlaan-Akker.</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van 30 meter uit de as van de weg aan de oostelijke zijde van het gebied. Deze bouwvrije strook valt binnen de vooropgestelde rooilijn.</p> <p>De ruimtelijke inrichting van deze wisselaar is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II" (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	<p>bestemming en inrichting als verkeerswisselaar tussen primaire wegen I en II met hoofweg</p>	 <p><b>Artikel 62: zone voor verkeerswisselaar tussen hoofweg en primaire weg II</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van de verkeerswisselaar van de R4-oost als primaire weg I ten noorden en de R4-oost als primaire weg II ten zuiden met de hoofweg A11/N49 en voor het knooppunt Rijkswachtlaan-Akker evenals voor fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p>
<b>Zone voor toegangscomplex op primaire weg II</b>	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van het</p>	<p>bestemming en inrichting van</p>	 <p><b>Artikel 63: zone voor toegangscomplex op primaire weg II</b></p>

Titel zone	Niet verordenend		Verordenend
	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>toegangscomplex voor de Sidmar-site op de R4-oost als primaire weg II.</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van 30 meter uit de as van de weg aan de oostelijke zijde van het gebied. Deze bouwvrije strook valt binnen de vooropgestelde rooilijn.</p> <p>De ruimtelijke inrichting van dit toegangscomplex is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II" (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p>	toegangscomplex Sidmar-site op primaire weg II	Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van het toegangscomplex aan de Sidmar-site op de R4-oost als primaire weg II evenals voor fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.

## 6.3 R4-west primaire weg I

### A Ruimtelijke situering

In dit ruimtelijk uitvoeringsplan is de wegzate van de R4-west (J. Parijslaan) tussen de A11/149 in het noorden en het viaduct over de Ringvaart in het zuiden opgenomen.

Deze weg is gelegen op de westelijke zijde van het kanaal Gent-Terneuzen. De R4-west verzorgt enerzijds de verbinding naar de hoofdwegen A11/N49 (Zeebrugge-Antwerpen) en de E40 (Brussel-Calais) en anderzijds de ontsluiting van de economische zones langs de linkerkanaaloever in het zeehavengebied Gent en de ontsluiting van het grootstedelijk gebied Gent naar de hoofdwegen.

Om die reden is deze weg als primaire weg I geselecteerd en wordt hij daarvoor ingericht.

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan bevat de ruimte die voor de inrichting van de weg en de afwerking naar de omgeving noodzakelijk is. De hier aangegeven perimeter ligt in principe op de toekomstige rooilijn van de weg met zijn aangelanden (buffers, grachten, bermen, ...), verruimd waar wenselijk en mogelijk met de bouwvrije strook van 30 meter uit de gracht (voor de primaire weg I). In de tabellen bij de stedenbouwkundige voorschriften staan de bouwvrije stroken op de verschillende wegsecties aangegeven.

### B Bestaande feitelijke en juridische toestand

**Kaart 1 : Bestaande feitelijke toestand: topografische kaart**

**Kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen**

**Kaart 3 : Bestaande juridische toestand: gewestplan (actuele toestand)**

#### B.1. Relevant juridisch kader

Gewestplan	Gewestplan Gentse en kanaalzone (K.B. 14 september 1977). De gedeeltelijke wijzigingen van 28 oktober 1998 en van januari 2001 zijn hier van toepassing. Een overzicht van de voor dit gebied relevante bestemmingen is opgenomen in de bijlagen
BPA	Geen
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	Geen
Beschermd dorpsgezicht	“Goed Ter Avrije” gelegen buiten de R4-west maar goed zichtbaar vanaf de weg en omgekeerd.
Vogelrichtlijngebied	Geen
Verkavelingsvergunning	geen

#### B.3. Planningscontext

Ontwerp Raamplan ‘Gent zeehaven R4 west en R4 oost (december 1999)	Zie bijlagen
Studie “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II (2000-2001) – opdrachtgever Administratie Wegen en Verkeer afdeling Oost- Vlaanderen	Zie bijlagen

### C Bestaande ruimtelijke structuur en begrenzing

Op het niveau van de Gentse kanaalzone zijn voor de R4-west (J. Parijslaan) de volgende elementen structuurbepland:

- De woonkern van Zelzate met een concentratie aan economische en stedelijke activiteiten en waarvoor de R4-west de ontsluiting verzorgt naar de omliggende kernen en het hinterland.
- De N49/A11 die als autosnelweg de verbinding verzorgt naar Antwerpen en Zeebrugge en onderdeel is van het internationale wegennet. Richting Zeebrugge komen op de N49 meerdere kruispunten voor waardoor deze weg vandaag tevens als een bovenlokale verbindingsweg functioneert. De verkeerswisselaar tussen de A11/N49 en de R4-west is in aanbouw.
- De concentratie van economische activiteiten aan het kanaal tussen Zelzate en Rieme (bedrijven in Rieme Noord en aan de Kulhmankaai) die voor hun ontsluiting van goederen en personen de R4-west gebruiken.
- De woonkernen Ertvelde, Rieme, Zandeken-Hultjen-Lage Avrije, Wippelgem, Doornzele, Langerbrugge-Kerkbrugge en de woonconcentraties van Evergem-Elslo die nog rechtstreeks aansluiten op de R4 west en daardoor ook sluikverkeer te verwerken krijgen.
- De open ruimte tussen de N49/A11 en de verschillende woonkernen met op een aantal plaatsen nog aan beide zijden een relatief gaaf landschap in landbouwgebruik. De R4-west vormt een barrière tussen beide open ruimtegebieden.
- De bedrijvenconcentraties ten oosten van de R4-west ter hoogte van Doornzelehoeksken (bedrijventerrein De Nest) en ten noorden van de Ringvaart aan de Langerbruggekaai. Deze bedrijvenconcentraties ontsluiten vandaag via de Zeeschipstraat en de woonstraten in Langerbrugge en Kerkbrugge naar de R4-west.
- De Ringvaart die de R4-west ongelijkvloers dwarst.

De ruimtelijke structuur van de R4-west (J. Parijslaan) kan op de volgende manier worden omschreven.

- De R4-west is een 2x2 weg deels voorzien van een lager gelegen fietspad aan de westelijke zijde tussen de A11/49 en de Drogenbroodstraat en deels met pechstrook en aanliggende fietspaden tussen de Drogenbroodstraat en de Zeeschipstraat. De rijrichtingen zijn gescheiden door een middenberm met betonnen stootbanden tussen Rieme en de Drogenbroodstraat en een middenberm met vangrails en groenaanleg tussen de Drogenbroodstraat en de Zeeschipstraat-Evergemsesteenweg (N456).
- De maximum toegelaten snelheid bedraagt 90 km/u.
- Tussen het Molenvaardeken en de Drogenbroodstraat is aan de westelijke zijde een bufferberm aangelegd evenals ten noorden en ten zuiden van de kruising met de Riemsesteenweg.
- Ten oosten van de weg ligt een strook met pijpleidingen. Aanliggend met de R4-west wordt de spoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent aangelegd deels op een talud (tussen Ringvaart en Drogenbroodstraat) en deels op maaiveld (ten noorden van de Drogenbroodstraat). De spoorlijn buigt naar het oosten af net ten zuiden van de Avrijevaart.
- Tussen de Beekstraat en de Langerbrugsestraat is ten oosten van de R4-west een parallelle weg van 6 meter breedte aangelegd met aan beide zijden laanbeplanting. Deze beeldbepalende weg verzorgt de ontsluiting van het bedrijventerrein Hoeksken en de ontsluiting van Doornzele en Zandeken-Hultjen-Lage Avrije.
- De Ringvaart met aan beide zijden kanaalwegen en aan de zuidzijde een bedieningspoor, wordt met een viaduct gedwarst.

Volgende wegen kruisen de R4-west van noord naar zuid:

- Een lokale aansluiting met de Callemansputteweg te Zelzate. De middenberm is hier gesloten. Het geheel is onoverzichtelijk.

- De aansluiting met de Riemsesteenweg naar Ertvelde en naar Rieme met een verkeerslichtenregeling.
- Een lokale erftoegang aan de oostelijke zijde voor het waterzuiveringsstation van Aquafin ten zuiden van de Avrijevaart. De middenberm is hier gesloten.
- De aansluiting met de Hoogstraat naar Zandeken-Hultjen-Lage Avrije en Kluizen met een verkeerslichtenregeling.
- De aansluiting met de Drogenbroodstraat naar Kerkbrugge en de Kerkbruggestraat naar Wippelgem met een verkeerslichtenregeling.
- De aansluiting met Elslo naar Evergem en de Doornzeelsestraat naar Langerbrugge met een verkeerslichtenregeling.
- De aansluiting met de Langerbrugsestraat naar Evergem en Langerbrugge met een verkeerslichtenregeling.

Deze elementen zijn sterk bepalend voor de begrenzing van dit deelgebied.

De oostelijke en westelijke grens komt overeen met de bestaande of de toekomstige rooilijn nodig voor de uitvoering van de herinrichting tot primaire weg I. In het noorden wordt de strook begrensd door de verkeerswisselaar met de A11/N49 die in aanbouw is. In het zuiden ligt de grens ten noorden van het viaduct over de Ringvaart. De meer zuidelijk gelegen delen van de R4-west kunnen in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgenomen bij de eventuele latere aanleg van de Sifferverbinding die beide oevers zal verbinden.

## **D Visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling**

De R4-west moet zijn rol als primaire weg I maximaal kunnen vervullen. Dit betekent dat de weg een vlot verkeer moet kunnen toelaten en dat de belangrijke economische gebieden op de westelijke oever van de zeehaven en het grootstedelijk gebied Gent goed wordt ontsloten. Concreet betekent dit dat het aantal aansluitingen beperkt wordt, dat een vlotte doorstroming met maximum 5% filekans wordt gegarandeerd en dat geen rechtstreekse erfontsluitingen op de weg worden toegelaten.

De inrichting is dusdanig dat de woonkernen ten oosten van R4-west (Rieme, Doornzele; Kerkbrugge, Langerbrugge) niet van de hoofdkernen ten westen van de weg (Ertvelde, Wippelgem, Evergem) worden afgesneden.

Met de inrichting van de R4-west als primaire weg I worden tevens de volgende doelen bereikt:

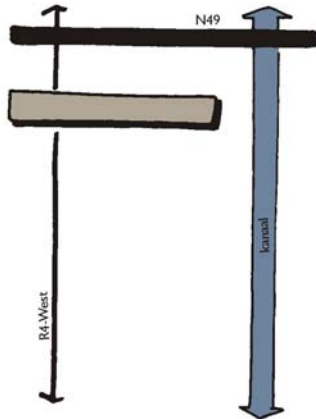
- Het verkeer voor de woongebieden wordt niet gemengd met het verkeer voor de verschillende bedrijventerreinen.
- De veiligheid wordt verhoogd onder andere door het door infrastructuur afdwingen van de ontwerpsnelheid en het hanteren van een grotere eenvormigheid in aanleg;
- De fietsers kunnen op een veilige en comfortabele manier de R4 kruisen en hun werk in de kanaalzone bereiken.
- Een zuinig ruimtegebruik wordt nagestreefd door maximale bundeling van infrastructuur.
- De open ruimte blijft op verschillende plaatsen voelbaar langs de R4-west zoals ter hoogte van de Avrijevaart en het Molenaardeken.
- De vormgeving van de voorgestelde knooppunten en tracés wordt landschappelijk (cf landschapsconcept Gentse kanaalzone) ingepast.



De visie wordt vertaald naar krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Deze krachtlijnen zijn aldus de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De volgende krachtlijnen worden vooropgesteld:

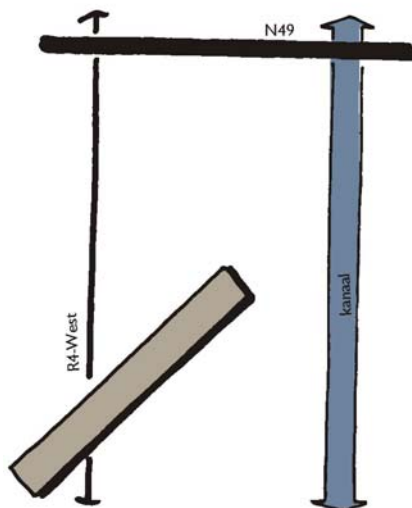
### Rieme - Ertvelde een deelsysteem



Aaneengesloten door de Riemsesteenweg en afhankelijk van elkaar vormen Rieme en Ertvelde een deelsysteem. Hiervoor moeten volgende voorwaarden worden vervuld.

- Er komt geen aansluiting op R4-west ter hoogte van Riemsesteenweg. Dit heeft volgende voordelen:
  - Rieme en Ertvelde kunnen onmogelijk worden belast met doorrijdend vrachtverkeer;
  - Ertvelde heeft geen last van verkeer dat vanuit de verschillende westelijk gelegen gewestwegen door de kern rijdt om naar R4 te rijden;
- Bij een eventuele aansluiting ontstaan ter hoogte van elke op- of afrit kruispunten die een belangrijk veiligheidsrisico vormen voor fietsers en voetgangers (links- en rechtsafslaande bewegingen).
- De R4-west loopt onder de Riemsesteenweg door. Hierdoor kunnen fietsers op een veilige (zonder het kruisen van op- en afrittencomplexen) en comfortabele manier (zonder niveauverschil ter hoogte van R4-west) van de Riemsesteenweg gebruik maken.

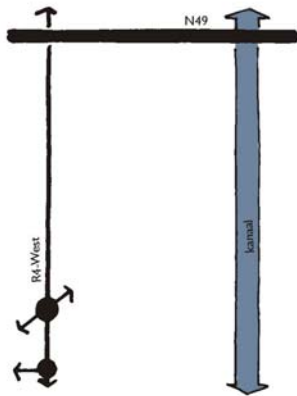
### Doornzele - Kerkbrugge - Evergem een deelsysteem



Net als Rieme en Ertvelde vormen Doornzele, Kerkbrugge en Evergem een deelsysteem hier aaneengesloten door de Doornzeelsestraat (N463) en Elslo. De voorgestelde oplossingen zijn dan ook dezelfde als in Rieme.

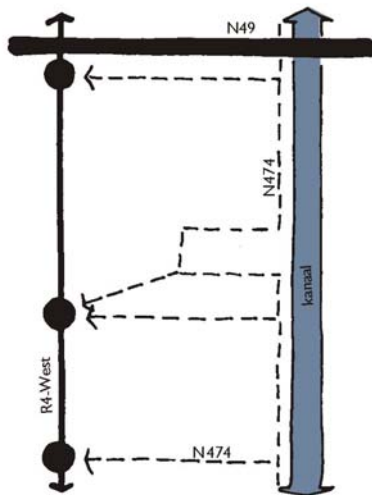
- Er is geen aansluiting van R4-west ter hoogte van Elslo en Doornzeelsestraat (N463). Hierdoor wordt vrachtverkeer in de woonkernen vermeden.
- R4 loopt onder Elslo door. Hierdoor kunnen fietsers op een veilige (zonder het kruisen van op- en afrittencomplexen) en comfortabele manier (zonder niveauverschil ter hoogte van R4) van de Doornzeelsestraat (N463) en Elslo gebruik maken.

## Evergem dubbel aangesloten



Evergem is een belangrijke kern die behoort tot het grootstedelijk gebied Gent. Om deze kern goed te ontsluiten zijn twee aansluitingen nodig op R4-west. Een voor de hand liggende aansluiting situeert zich op de kruising van R4 en N456 (Zeeschipstraat - Evergemsesteenweg) (buiten dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan). De tweede aansluiting situeert zich ter hoogte van het kruispunt met Langerbrugsestraat.

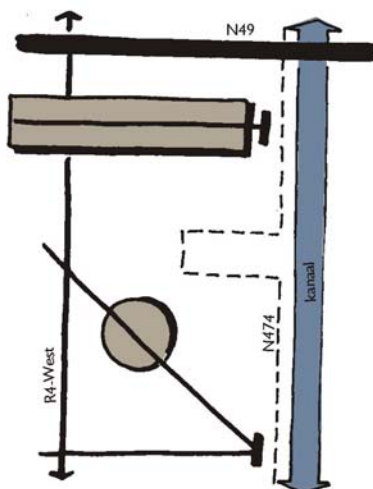
## De kanaalweg N474 als secundaire havenweg als drager voor het economisch verkeer



Om te verhinderen dat economisch verkeer (verkeer voor de haven en de bedrijventerreinen) zich mengt met verkeer voor de bewoners is een aparte ontsluiting nodig. De kanaalweg N474 kan de drager zijn van deze ontsluiting. Deze weg wordt geselecteerd en ingericht als een secundaire havenweg. Het economisch verkeer kan via deze weg de R4-west bereiken langs:

- de nieuwe aansluiting ten noorden van Riemsesteenweg die tegelijkertijd het bedrijventerrein Rieme-noord kan ontsluiten;
- de aansluiting van de Kanaalweg op het knooppunt ter hoogte van Kluisen (Ovaal van Wippelgem);
- de Zeeschipstraat.

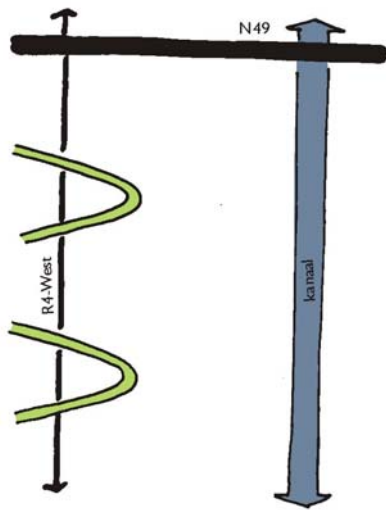
## Woongebieden vrij van economisch verkeer



Om de woongebieden (Rieme, Doornzele, Langerbrugge) vrij te houden van economisch verkeer worden een aantal straten niet meer aangesloten voor vrachtverkeer op de kanaalweg N474. Het gaat om:

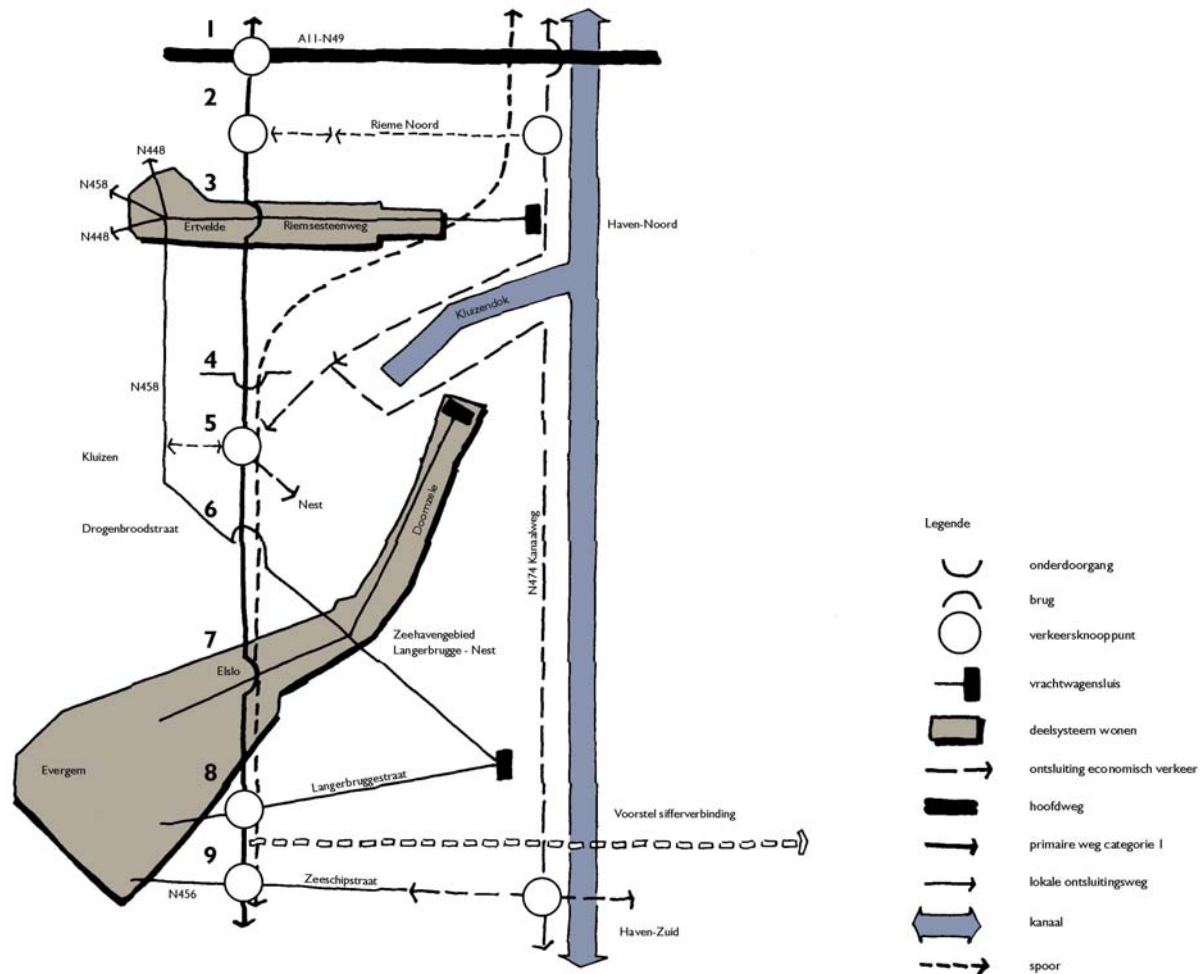
- Riemsesteenweg;
- Langerbrugsestraat;
- Burggravenlaan (N458).

## R4-west geen landschappelijke barrière



Om te verhinderen dat de woonkernen ten oosten van R4-west zich opgesloten voelen tussen de R4-west en het zeekanaal mag deze primaire weg geen landschappelijke barrière vormen. De weg bevindt zich dus best op het maaiveldniveau of daaronder. Ook bij aanleg van de knooppunten wordt gestreefd naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Deze kan bestaan uit een zo laag mogelijke infrastructuur gekoppeld aan zacht glooiende taluds indien een ligging in de hoogte zich toch opdringt.

## Globaal schema R4-west



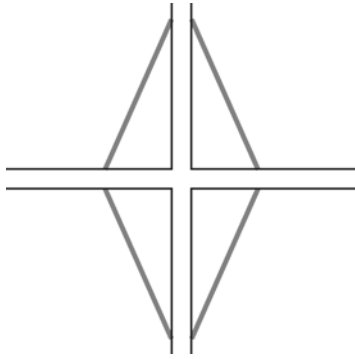
Deze visie en krachtlijnen zijn vertaald in een technisch voorontwerp en waarbij niet alleen de wegentechnische aspecten zijn in aangegeven maar tevens de ruimte is aangeduid die nodig is voor de herinrichting van deze weg met alle bijbehorende aspecten als geluidsbermen, afwateringsgrachten, buffers, in te nemen delen. Hiervoor wordt verwezen naar het rooilijnenplan.

Om een uniform beeld op zowel het tracé van R4-west als dat van R4-oost te verkrijgen, is er getracht naar typeknooppunten te zoeken waarmee de eigenheid van beide trajecten tot uiting komt.

De volgende types van knooppunten worden vooropgesteld:

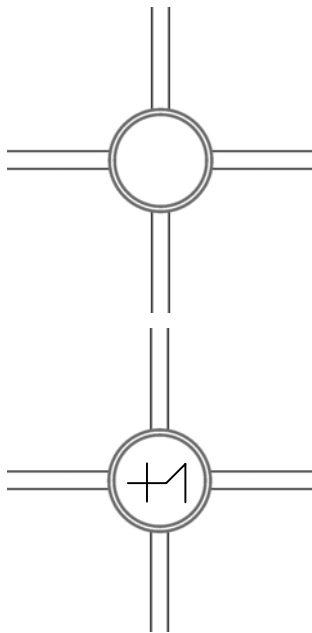


Type 1 – tunnel zonder aansluiting



Type 2 - hollands complex

Met een hollands complex wordt een ongelijkgrondse kruising gerealiseerd tussen twee wegen. De weg met de laagste categorie wordt via een brug over de doorgaande weg geleid. De beide wegen worden verbonden met parallel aan de weg gelegen op- en afritten. Specifiek hier op de R4-west wordt een hollands complex gebouwd waarbij de doorgaande weg in sleuf ligt en de dwarsende weg van een lagere categorie wordt bereikt via op- en afritten van en naar de sleuf (= omgekeerd hollands complex).



Type 3 – rotonde

Type 4 – rotonde op + 1

Op deze types zijn varianten en specifieke aanpassingen mogelijk in functie van de ruimtelijke structuur en de omgeving. Ze blijven wel steeds te herleiden tot deze basistypes.

De aansluiting van de primaire weg R4-oost (en ook R4-west) met de hoofdweg A11/N49 is evenwel niet te herleiden tot één van de types. Zij kennen een ruimtelijke uitwerking met een volledig op- en afrittencomplex. Omdat dit complex in aanbouw is wordt het niet meer opgenomen in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

## E Maatregelen ter realisatie

Voor de realisatie van de herinrichting van de R4-west (J. Parijslaan) zal de Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen steunen op de principes uit het raamplan en het opgemaakte rooilijnenplan. De concrete landschappelijke en architecturale vormgeving van de infrastructuur zal worden beoordeeld bij iedere stedenbouwkundige vergunning in overleg met de Vlaams bouwmeester. De milieutechnische aspecten zullen worden beoordeeld in het project MER bij ieder infrastructuurproject.

## F Essentiële aspecten te vertalen in stedenbouwkundige voorschriften

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en een bijkomende aanduiding die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de effectieve inrichting van de R4-west als primaire weg I noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling van deze zones steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling ervan zijn uitgewerkt.

De zones zijn:

1. Zone voor primaire weg I
2. Zone voor knooppunt type 1 (tunnel zonder aansluiting) op primaire weg I
3. Zone voor knooppunt type 2 (hollands complex met R4 in tunnel) op primaire weg I
4. zone voor knooppunt type 4 (rotonde +1) op primaire weg I

Als bijkomende aanduiding wordt “aan te leggen hollands complex Rieme Noord (met overbrugging R4)” opgenomen.

De hiernavolgende tabel geeft de samenhang weer tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties. Ook wordt duidelijk gemaakt welke opties richtinggevend blijven en geen vertaling in verordenende voorschriften vereisen.

## **G Overzicht van voorschriften strijdig met gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**



Er komen geen verkavelingsvergunningen voor die desgevallend strijdig zouden zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
zone voor primaire weg I	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van de R4-west als primaire weg I tussen de verkeerswisselaar met de A11/N49 en de Ringvaart.</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 meter uit de gracht aan de westelijke zijde tussen de wisselaar met de N49/A11 en de Riemssteenweg en tussen de Blauwe Steenstraat en de bebouwing aan de Hazelaarstraat;</li> <li>- 30 meter uit de gracht aan de oostelijke zijde tussen de wisselaar met de N49/A11 en de Lage Avrijestraat (aansluiting met spoorlijn 55);</li> <li>- 10 meter uit de keermuur aan de westelijke zijde tussen de Riemssteenweg en de woningen in het verlengde van de Blauwe Steenstraat.</li> </ul> <p>Deze ruimte laat een volledige herinrichting met zowel verkeersvoorzieningen als buffers en bijbehorende voorzieningen waaronder bouwvrije zone, fietspaden, kruisende fietsinfrastructuur, laanbeplanting en afwateringsinfrastructuur toe. Ook het overbruggen van de Drogenbroodstraat behoort bij de herinrichting. Het is de opzet om te komen tot een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>De ruimtelijke inrichtingsprincipes zijn aangegeven in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II" (dd. april 2001) (= rooilijnenplan).</p>	<p>bestemming en inrichting als primaire weg I.</p>	<div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center; width: 100px; margin: 0 auto;"> <p><b>PI</b></p> </div> <p><b>Artikel 57: zone voor primaire weg I</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als primaire weg I.</p>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>In dit gebied wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>		
<b>zone voor knooppunt type 1 (tunnel zonder aansluiting) op primaire weg I</b>	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van de knooppunten Riemsesteenweg en Elslo als type 1 (tunnel zonder aansluiting) op de R4-west als primaire weg I.</p> <p>Dit gebied bevat enkel voor het knooppunt Riemsesteenweg een bouwvrije strook aan de westelijke zijde van 10 meter en aan de oostelijke zijde van 30 meter uit de keermuur. Aan het knooppunt Elslo wordt omwille van de aangrenzende stedelijke bebouwing geen bouwvrije zone vastgelegd.</p> <p>De ruimtelijke inrichting van het knooppunt is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II" (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p> <p>In dit gebied wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p>	<p>bestemming en inrichting als knooppunt type 1 op primaire weg I</p>	<div style="border: 2px solid black; background-color: #cccccc; padding: 10px; text-align: center; width: 100px; margin: 0 auto;"> <p><b>T1</b></p> </div> <p><b>Artikel 64: zone voor knooppunt type 1 (tunnel zonder aansluiting) op primaire weg I</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van de knooppunten type 1 (tunnel zonder aansluiting) op de R4-west als primaire weg I evenals voor fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p>



	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.		
<b>zone voor knooppunt type 2 (hollands complex met R4 in tunnel) op primaire weg I</b>	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van het knooppunt Langerbrugsestraat (= omgekeerd hollands complex) als type 2 op R4-west als primaire weg I. Aan dit knooppunt wordt omwille van de aangrenzende stedelijke bebouwing geen bouwvrije zone vastgelegd.</p> <p>De ruimtelijke inrichting van het knooppunt is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport "R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II" (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p> <p>In dit gebied wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	bestemming en inrichting als knooppunt type 2 (hollands complex met R4 in tunnel) op primaire weg I	<div style="border: 2px solid black; background-color: #cccccc; padding: 10px; text-align: center; width: 100px; margin: 0 auto;">T2</div> <p><b>Artikel 65: zone voor knooppunt type 2 (hollands complex met R4 in tunnel) op primaire weg I</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van de knooppunten type 2 (hollands complex met R4 in tunnel) op de R4-west als primaire weg I evenals voor fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
<b>zone voor knooppunt type 4 (rotonde op + 1) op primaire weg I</b>	<p>Dit gebied omvat de noodzakelijke ruimte voor de inrichting van het knooppunt Ovaal van Wippelgem als type 4 op R4-west als primaire weg I.</p> <p>Dit gebied bevat een bouwvrije strook van 30 meter uit de gracht van de weg aan de westelijke zijde van het gebied. Deze bouwvrije strook valt overal binnen de vooropgestelde rooilijn.</p> <p>De ruimtelijke inrichting van het knooppunt is uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II” (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p> <p>In dit gebied wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	<p>bestemming en inrichting als knooppunt type 4 op primaire weg I</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p><b>Artikel 67: zone voor knooppunt type 4 (rotonde op + 1) op primaire weg I</b></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg, beheer en exploitatie van het knooppunt type 4 (rotonde op +1) op de R4-west als primaire weg I evenals voor fiets-en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p>
<b>Aan te leggen hollands complex Rieme Noord (met overbrugging R4)</b>			<div style="text-align: center;">  </div>

	Niet verordenend		Verordenend
Titel zone	ruimtelijke opties	Essentiële aspecten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften	stedenbouwkundige voorschriften
	<p>Deze aanduiding maakt de aanleg van het knooppunt Rieme Noord als half hollands complex als type 3 op R4-west als primaire weg I mogelijk zonder reeds de juiste inplanting daarvan op te nemen. De juiste inplanting wordt bepaald door de inrichting van de bedrijventerreinen in het gebied Rieme Noord.</p> <p>De inplantingsplaats zal een - vanuit verkeersveiligheids oogpunt - voldoende afstand houden van de noordelijke wisselaar te Zelzate West en van de zuidelijke insleuving van de R4-west ter hoogte van de Riemsesteenweg.</p> <p>De functie en de principes voor de inrichting van het knooppunt zijn uitgewerkt in het ontwerp raamplan voor de R4-oost en R4-west en uitgewerkt in het rapport “R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II” (dd april 2001) (= rooilijnenplan) waarvan de essentiële elementen als bijlage zijn opgenomen.</p> <p>In dit gebied wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een hedendaags havenlandschap zodat een aantrekkelijk en kwaliteitsvol beeld en imago wordt gecreëerd.</p> <p>Vanuit het principe van bundeling infrastructuur moet ook de aanleg en het onderhoud van leidingen en spoorinfrastructuur mogelijk blijven in deze zone.</p>	<p>Het vastleggen van de symbolische aanduiding voor het hollands complex Rieme Noord (met overbrugging R4)</p>	<p><b><u>Artikel 66: aan te leggen hollands complex Rieme Noord (met overbrugging R4)</u></b>  Waar het aan te leggen hollands complex Rieme Noord is aangegeven, kan de infrastructuur voor de aansluiting met de bedrijventerreinen te Rieme Noord worden aangelegd en worden onderhouden en beheerd evenals voor fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen en spoorinfrastructuur.</p> <p>Deze aanduiding legt geen exacte inplanting van het hollands complex vast.</p>

## 7 Ruimteboekhouding

Ruimteboekhouding in grootte-orde (in ha).

	Wonen	Recreatie	Natuur en reservaat- gebied	Overig groen	Agrarisch gebied	Bedrijven- terrein	Overige bestem- mingen	Infrastruc- tuur	Dokken
Zeehaventerrein Rieme Noord	-0,6			1,3	-1,1	-2,1	-1,7	4,2	
Koppelingsgebied Klein Rusland Oost	-0,2			-6,0		8,1	-2,9	1,1	
Zeehaventerrein Kluisendok en koppelingengebieden Rieme Zuid, Rieme Oost en Doornzele Noord	1,0		26,1	-143,9	145,2	-172,9	3,2	56,4	84,8
Zeehaventerrein Langerbruggekaai Noord en koppelingengebied Doornzele Kanaalzijde	0,1			0,3		-0,3			
Koppelingsgebied Langerbrugge Zuid	0,6			-1,0		-5,7	6,1		
Jachthaven Langerbrugge-eiland	0,9	1,2				-3,4		1,3	
Zeehavenondersteunend bedrijventerrein Moervaart Noord reserve en koppelingengebied Sint-Kruis-Winkel Zuid	0,9		1,0	2,6	3,1	-11,7		4,1	
Koppelingsgebied Desteldonk Noord	-0,3			10,4	-3,5	-6,4	-0,2		
Koppelingsgebied Desteldonk Zuid	-0,4	0,8			0,3	-0,7			
Administratief complex Motorstraat				-0,4			0,4		
Opheffen reservatiestrook R4-oost / N423 / R4-west									
R4-oost primaire weg I en II – N423 primaire weg I	-5,0	-0,5		-44,2	-32,8	-87,4	-0,7	171,4	-0,6
R4-west primaire weg I	-4,9			-37,2	-50,5	-13,8		106,5	
<b>Totaal</b>	<b>-8,0</b>	<b>1,4</b>	<b>27,1</b>	<b>-207,4</b>	<b>60,7</b>	<b>-296,4</b>	<b>4,3</b>	<b>345,0</b>	<b>84,2</b>

## 8 Bijlagen

### 8.1 Bijlage 1: Gewestplan

De volgende gewestplanbepalingen met hun stedenbouwkundige voorschriften zijn in het deel bestaande juridische context in de verschillende onderdelen van dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen.

Aan te leggen spoorlijn(KB 28/10/72, Art. 4)

Aan te leggen waterweg(KB 28/10/72, Art. 4)

Agrarisch gebied (KB 28/12/1972, Art. 11) : “De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijke karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 bis van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.”

Bestaande afzonderlijke leiding(KB 28/10/72, Art. 4)

Bestaande afzonderlijke leiding(KB 28/10/72, Art. 4)

Bestaande hoofdverkeersweg (KB 28/10/72, Art. 4)

Bestaande hoogspanningsleiding(KB 28/10/72, Art. 4)

Bestaande leidingenstraat(KB 28/10/72, Art. 4)

Bestaande snelverkeersweg(KB 28/10/72, Art. 4)

Bestaande spoorlijn (KB 28/10/72, Art. 4)

Bufferzone (KB 28/12/72, art. 14, 4.5.) : “De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.”

Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (KB 28/10/72, Art. 2)

Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven (BVR 28/10/1998, art. 5): “Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleveringsbedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven. In dit gebied worden ook de volgende dienstverlenende bedrijven toegelaten voor zover zij complementair zijn met de voornoemde bedrijven : bankagentschappen, benzinstations en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven. Er wordt een bufferzone aangelegd aan de grens met de omliggende gebieden. In deze bufferzone worden geen handelingen en werken toegelaten die afbreuk doen aan de bufferzone, of aan de bestemming en/of de ruimtelijke kwaliteiten van het aangrenzend gebied. Het gebied en de bufferzone die het omvat, kunnen slechts worden gerealiseerd door de overheid.”

Koppingsgebied type 1 (BVR 28/10/98, Art. 12.1) : “Dit gebied is uitsluitend bestemd voor activiteiten die een buffering en/of koppeling teweegbrengen ten opzichte van het omgevende gebied. In dit gebied kunnen de bestaande woningen en de bestaande activiteiten (inclusief landbouwactiviteiten) behouden blijven. Nieuwe inplantingen van woningen zijn niet toegelaten; vervanging, verbouwing en uitbreiding van bestaande woningen kan worden toegelaten. Aanleg of inrichting van bestaande infrastructuur voor de ontsluiting van het omgevende gebied zijn niet toegelaten. Toegelaten zijn nieuwe inplantingen van recreatieve activiteiten, gemeenschapsvoorzieningen en nutsvoorzieningen en dienstwoningen behorend bij deze functies voor zover deze functies complementair zijn met activiteiten in de omliggende gebieden, niet meer dan 50% van de totale terreinoppervlakte bezetten en geen afbreuk doen aan de bufferende functie of aan de bestemming en/of de ruimtelijke kwaliteit van het omgevende gebied. In het koppingsgebied dient een actieve landschapsontwikkeling plaats te vinden; bestaande landbouwfuncties kunnen hierin worden geïntegreerd. De Vlaamse regering kan bepalen dat vooraleer in het gebied werken en handelingen kunnen worden uitgevoerd een bijzonder plan van aanleg dient goedgekeurd te worden waarin de stedenbouwkundige aanleg van het gebied en de bijhorende voorschriften betreffende de aard en inplanting van gebouwen en nutsvoorzieningen en de terreinbezetting worden vastgesteld. In dat geval kan ook het wijzigen van de functie van bestaande gebouwen, het inplanten van nieuwe functies en het vervangen van bestaande woningen pas na goedkeuring van een bijzonder plan van aanleg.”

landschappelijk waardevol agrarisch gebied (KB 28/12/1972, Art. 11 & 15) : “De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijke karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval

van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 bis van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.” “De landschappelijke waardevolle gebieden zijn gebieden waarvoor bepaalde beperkingen gelden met het doel het landschap te beschermen of aan landschapsontwikkeling te doen. In deze gebieden mogen alle handelingen en werken worden uitgevoerd die overeenstemmen met de in grondkleur aangegeven bestemming, voor zover zij de schoonheidswaarde van het landschap niet in gevaar brengen.”

Natuurgebied (KB 28/12/72, Art. 14): “De natuurgebieden omvatten de bossen, wouden, venen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen, stranden en andere dergelijke gebieden. In deze gebieden mogen jagers- en vissershutten worden gebouwd voor zover deze niet kunnen gebruikt worden als woonverblijf, al ware het maar tijdelijk.

Ontginningsgebied (KB 17.12.1972, Art. 17): “In deze gebieden dient rondom een afzonderingsgordel te worden aangelegd, waarvan de breedte vastgesteld wordt door de bijzonder voorschriften. Na de stopzetting van de ontginningen dient de oorspronkelijke of toekomstige bestemming, die door de grondkleur op het plan is aangegeven, te worden geëerbiedigd. Voorwaarden voor de sanering van de plaats moeten worden opgelegd opdat de aangegeven bestemming kan worden gerealiseerd.”

Regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter (BVR 07/07/98, Art. 6): “Een regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter is bestemd voor de vestiging van bedrijven zoals bedoeld in artikelen 7 en 8, lid 2.1.1. en 2.1.2. van het koninklijk besluit van 28 december 1972. Het kan evenwel alleen worden gerealiseerd door de overheid. Bij de inrichting van het gebied zal rekening gehouden worden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het terrein en de onmiddellijke omgeving. Hierbij wordt aandacht besteed aan het karakter van het terrein, de aard van de activiteiten, de omvang van de bebouwing, het architecturaal karakter, de breedte en de wijze van aanleg van de omliggende bufferzone. De Vlaamse regering kan bepalen dat een bijzonder plan van aanleg voorafgaand aan de ontwikkeling van dat gebied dient goedgekeurd te worden.”

Reservatiegebied (KB 28/10/72, Art. 18): “De reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken, ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden

Reservegebied voor industriële uitbreiding (KB 14/09/77, Art. 2): “De gebieden die als reservegebieden voor industriële uitbreiding zijn aangeduid kunnen op initiatief van de Staat, de provincie of de gemeente worden bestemd voor de aanleg van gebieden voor vestiging van industriële bedrijven en uitbreiding van havenactiviteiten. De bestemming als in het eerste lid bepaald kan maar worden verwezenlijkt nadat zij in een door ons goedgekeurd bijzonder plan van aanleg is vastgelegd en voor zover is aangetoond dat die nieuwe bestemming aan een werkelijke behoefte beantwoordt. Zolang dat bijzonder plan van aanleg door Ons niet is goedgekeurd en aan de gestelde voorwaarde niet voldaan is, mogen in het betrokken gebied slechts werken en handelingen uitgevoerd worden die met de bestemming aangegeven door de grondkleur in het gewestplan, overeenstemmen.”

Waterweg (KB 28/10/72, Art. 4)

## 8.2 Bijlage 2: Bijzondere plannen van aanleg

Het volgende bijzonder plan van aanleg met de stedenbouwkundige voorschriften is in het deel bestaande juridische context van het deelgebied zeehaventerrein Rieme Noord van dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen.

### **Bijzonder plan van aanleg Evergem-Rieme centrum delen A en C (MB 11/03/1996)**

Zone 6: Zone voor ambachtelijke bedrijven, Art. 6): “*I. Bestemming*: Deze zone is bestemd voor KMO’s en ambachtelijke bedrijven, die geen abnormale hinder veroorzaken met inbegrip van water-, bodem- en luchtverontreiniging, geluidshinder, stank en trillingen, conform de te verlenen milieuvergunning. Bedrijfswoningen, toegangswegen en parkeerplaatsen zijn toegelaten. De niet-bebouwde of verharde gedeelten moet voorzien worden van groenaanleg. De bedrijfswoningen volgen de voorschriften van de zones voor woningbouw met lage bebouwingsdichtheid. *II. Voorschriften per perceel*: De maximum bebouwde en verharde oppervlakte mag 75% van het perceel niet overschrijden. De bouwhoogte, gemeten van het grondpeil tot de bovenkant van de kroonlijst bedraagt maximum 10 meter. Het volume van de op te richten gebouwen moet zich bevinden binnen het gabariet, gevormd door een hoek van 45° die aanvangt ter hoogte van het grondpeil aan de perceelsgrenzen.”

Zone 8-deel A: zone voor land- en tuinbouw, bufferzone (art. 9): “Zone 8 deel A is bestemd voor land- en tuinbouwactiviteiten, waarbij de oprichting van constructies ten behoeve van deze activiteiten niet is toegelaten. De bestaande woningen in deze zone mogen behouden, verbouwd en heropgericht worden op dezelfde plaats. Het herbouwen en uitbreiden van bestaande woningen kan maximaal leiden tot een bebouwde grondoppervlakte van 200m<sup>2</sup>. Zij dienen zich hierbij te richten naar de voorschriften van zone 4 (lage bebouwingsdichtheid).

Zone 9: Zone voor buffergroen (Art. 11): “Het buffergroen zal uitsluitend bestaan uit hoog- en laagstammig loofgroen eventueel aangevuld met een aarden talud. Voor de concrete invulling van de zone dient een landschapsplan opgesteld te worden. In deze zone is geen enkele verharding of parkeerzone toegelaten. De bestaande woningen en bedrijfsgebouwen in deze zone dienen mettertijd te verdwijnen.”

Zone 10: Zone voor industriële bedrijven (Art. 12): “Zone 10 is bestemd voor industriële bedrijven en activiteiten met een aanvaardbare milieuhinder, conform de te verlenen milieuvergunning. De inplanting, bouwhoogte en uitzicht van de bedrijfsgebouwen zijn afhankelijk van de uit te voeren industriële activiteit. In elk geval mag de maximum bebouwde en verharde ruimte 75% van het perceel niet overschrijden. Er dient een bouwvrije strook in acht genomen te worden van min. 8 meter t.o.v. de perceelsgrenzen. De niet bebouwde of verharde gedeelten moeten voorzien worden van groenaanleg. Afzonderlijke bedrijfswoningen zijn niet toegelaten. De bedrijfswoningen moeten geïntegreerd worden in het industrieel complex.”

Zone 11: Bouwvrije stroken (art. 13) In deze zone is geen enkele constructie toegelaten, tenzij verharding voor inritten.

Zone 13: Zone voor wegen (Art. 15): “Deze zone is voorbehouden voor het aanleggen van wegeniswerken en de uitrusting van openbaar nut (verlichting, riolering,..)m.i.v. sierbeplantingen en kleine dienstgebouwen”

Zone 16: zone voor spoorwegen (Art. 14): “Deze zone is voorbehouden voor het aanleggen en uitrusten van spoorwegen en bijhorende dienstgebouwen.

### **8.3 Bijlage 3: Voorstudie voorontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan Kluizendok (1999 – 2001)**

Voor de inrichting van het zeehaventerrein Kluizendok, het noordelijk koppelingsgebied Rieme Zuid en het zuidelijk koppelingsgebied Doornzele Noord is een voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan uitgewerkt. Opdrachtgevers voor deze voorstudie waren het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent en de gemeente Evergem. De opdracht is begeleid door een ad hoc werkgroep binnen het Project Gentse Kanaalzone.

De opdracht voor de voorstudie vangt aan begin 1999 na de grootschalige herziening van het gewestplan (oktober 1998) waarin de belangrijkste opties uit het concept streefbeeld van 1996 voor de Gentse kanaalzone in bestemmingen werden vastgelegd. De uitgebreide overlegronde met de betrokken besturen en externe deskundigen en het opbouwen van een methodologie voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan verklaren het lange planningsproces. Het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan wordt in mei 2001 opgeleverd waarna nog een adviesronde bij de betrokken besturen volgt.

De voorstudie bevat een grafisch plan, stedenbouwkundige voorschriften en een memorie van toelichting. In de memorie van toelichting komende volgende onderdelen voor:

- de relatie met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen waaraan het plan uitvoering geeft;
- een overzicht van het planningsproces;
- het stedenbouwkundig ontwerp dat de inhoudelijke onderbouwing van het ruimtelijk uitvoeringsplan is;
- de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften
- de te ondernemen acties om de vermelde opties in het ruimtelijk uitvoeringsplan tot uitvoering te brengen.

De inhoudelijke elementen uit deze voorstudie vormen de basis voor de opties voor het zeehaventerrein Kluizendok zoals opgenomen in de toelichtingsnota, grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent”.



#### **8.4 Bijlage 4: Ontwerp Raamplan 'Gent zeehaven R4-west en R4-oost' (1999)**

Het raamplan bevat het inhoudelijk lange-termijnkader voor de uitvoering van infrastructuurprojecten voor de verschillende verkeersmodi langsheen de R4-oost en R4-west in de Gentse kanaalzone. In het bijzonder geeft dit raamplan de streefbeelden voor de R4-west, de R4-oost en de N423 en het toekomstig fietsstelsel en openbaar vervoersstelsel langsheen deze primaire wegen.

De opties in het raamplan vormden de basis voor de gewestplanherziening van 1999-2001. Het ontwerp raamplan is als bijbehorend informatief document bij het openbaar onderzoek van de herziening gevoegd.

## **8.5 Bijlage 5: Studie R4-west en oost: omvorming tot primaire wegen I en II (2000 – 2001)**

Het doel van de studie is om uitgaande van de streefbeelden voor de R4-west en R4-oost (inclusief de N423) zoals opgenomen in het “Ontwerp raamplan Gent zeehaven” de rooilijnen voor beide wegen vast te leggen. Het onderzoeksgebied is als volgt:

- voor R4-west: N9 Brugsevaart ten zuiden en N49/A11 ten noorden
- voor R4-oost : R4 Eisenhowerlaan ten zuiden en N423 Nederlandse grens ten noorden.

Om de rooilijn voor beide primaire wegen te kunnen vastleggen werden naast een volledige inventarisatie en opmeting van het tracé, in deze studie de volgende voorontwerpen uitgewerkt:

- de wegen en hun knooppunten;
- de fietsinfrastructuur;
- de afwatering;
- de landschappelijke inpassing.

Aan de hand van deze onderzoeken werden een aantal type dwarsprofielen uitgetekend zodat het ruimtebeslag kon worden bepaald.

Deze studie is opgevolgd door een adhocwerkgroep in het Project Gentse Kanaalzone.

Het resultaat van deze studie is een eindrapport met de grondplans (1/500) van de bestaande toestand, de grondplans (1/500) met de nieuw te verwezenlijken infrastructuur en inrichtingsconcepten, de plans (1/50) met de typedwarsprofielen en de rooilijnplannen op schaal 1/500.

Deze rooilijnplannen liggen - waar relevant – aan de basis van de begrenzing van de verschillende deelgebieden of zones binnen de deelgebieden.

## **8.6 Bijlage 6: Ontwerp raamplan onderliggend wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen (2003)**

Het raamplan heeft betrekking op de verkeersafwikkeling op en de inrichting van het onderliggend wegennet gelegen binnen R4-west en R4-oost en de eerste kernengordel buiten de R4-west en R4-oost.

Het raamplan heeft tot doel om een 'streefbeeld' op te maken voor het gewenst gebruik van de wegen in de haven en de wegen in de dorpen rond deze haven. Deze opdracht heeft dan ook enkel betrekking op de onderliggende wegen en niet op de primaire wegen (R4-west en R4oost en N423) en de hoofdwegen (E17, A11/N49).

Dit streefbeeld heeft het statuut van 'handleiding' voor de respectievelijke wegbeheerders van de onderliggende wegen buiten de zeehaven (met name de Vlaams overheid, de provincie en de gemeenten) bij de herinrichting ervan.

Voor de wegen binnen de zeehaven heeft dit streefbeeld het statuut van een 'actieplan'. Het actieplan bevat concrete acties naar herinrichting van het onderliggend wegennet binnen het zeehavengebied en vormt een handleiding voor de respectievelijke wegbeheerder.

De in dit ruimtelijk uitvoeringsplan vermelde wegen als Motorstraat en de Hogeweg zijn wegen buiten de R4-oost in beheer van de Stad Gent en beiden van lokaal niveau. Dit raamplan vormt een handleiding voor de inrichting ervan.

## **8.7 Bijlage 7: Onderzoek kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten voor de leefbaarheid van de dorpskernen (1999)**

Het onderzoek focust op de dorpen Kerk- en Langerbrugge, Doornzele, Rieme (Evergem), Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk (Gent) en op de wijk Klein-Rusland (Zelzate).

Geconcludeerd wordt dat de leefbaarheid in elk van deze zes kernen op een voldoende hoog peil kan worden gebracht om ze zinvol als bewoonde kern te behouden.

De studie geeft aan dat de leefbaarheid van de woondorpen en -wijk in belangrijke mate wordt bepaald door de ruimtelijke structuur waarin zij in de toekomst functioneren. Behoud van een voelbare band met de naastgelegen open ruimte en het uitbouwen van functionele banden tussen dorp en naastgelegen bedrijventerreinen, maar met een goed afgewerkte, bufferende overgang en met een harde scheiding van dorps- en bedrijvenverkeer zijn hierin cruciaal.

Vooraf echter zijn verbeteringen noodzakelijk in degelijke buffering, afscherming qua geluid, visuele hinder en stofhinder vanuit de omliggende bedrijventerreinen en verkeersinfrastructuren.

Voorstellen zijn uitgewerkt voor de verschillende koppelingsgebieden en overgangszones naar grote nabijgelegen infrastructuur, bekeken vanuit het oogpunt van de leefbaarheid van de woondorpen en -wijk. Zij stellen dus op een aantal punten andere of strengere afstands-, bufferings- en functie-eisen dan andere onderzoeken of plannen van initiatiefnemers.

## 8.8 Bijlage 8: Uitvoeringsproject landschapsopbouw - opmaak landschapsconcepten en inrichtingsconcepten (1999)

Het project stelt voor het geheel van de kanaalzone een landschapsconcept en een reeks inrichtingsprincipes voor.

- Het concept onderscheidt twee lagen in het landschap, de natuur- en cultuurhistorische laag en de maritiem-industriële laag, waarop de casco-benadering wordt toegepast. Voor beide lagen worden het raamwerk (landschappelijk structurerend en duurzaam) en de gebruiksruimten (flexibel invulbaar en minder landschapsbepalend) aangegeven.
- Voor de verschillende landschapstypes in beide lagen worden volgende conceptelementen voorgesteld:
  - voor de woonlandschappen: hoofdstraten als ruggengraat; versterkte lineaire woondorpen; gebufferde woondorpen en -wijken ten opzichte van de bedrijvenfunctie en infrastructuur; kanaaldorpen met een band naar het water; dorpen en woonwijken met een voelbare band naar de open ruimte;
  - voor de werklandschappen: ruimtelijk samenhangende en kwaliteitsvol ingerichte regionale bedrijventerreinen; imagorijke bedrijfsgebouwen op zichtlocaties; verzorgd contactvlak tussen het zeehavengebied en de hoofdwegen; een nieuwe functioneel-ruimtelijke structuur in het werklandschap; front van bedrijfsgebouwen langs het zeekanaal; bakens als herkenningspunten in de kanaalzone;
  - voor de koppelingslandschappen: koppelings- en buffergebieden als overgang tussen woon- en bedrijvenfunctie; versterkte bosstructuur op stuifzandrug; koppelings- en bufferingsgebieden als versterking van de natuurlijke structuur; netwerk van overgangsgebieden als een ruimtelijk samenhangende structuur;
- Inrichtingsprincipes zijn in detail per landschapstype aangegeven.

## **8.9 Bijlage 9: Rapport – inrichting vijf koppelingsgebieden met bedrijven in de Gentse kanaalzone (2002 – 2003)**

Om tot inrichting met de voorbereidende grondverwerving en afspraken in de koppelingsgebieden te kunnen overgaan, is een goed en gedetailleerd zicht op de gewenste inrichting, functies en beheer van belang. In dit rapport is ingegaan op vijf koppelingsgebieden, waarin bestaande bedrijven zich thans in een onzekere situatie bevinden, met name Klein-Rusland-oost, Rieme-oost, Doornzele-oost, Doornzele-zuid (aan de kanaalzijde) en Langerbrugge-zuid.

Voor deze koppelingsgebieden is een visie, een gewenste structuur en een stedenbouwkundig inrichtingsplan uitgewerkt als voorbereiding voor het ruimtelijk uitvoeringsplan. Op basis hiervan worden de eventueel noodzakelijke herbestemmingen of bijkomende voorschriften in dit of in latere gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen verantwoord.

De voorstellen voor deze koppelingsgebieden bouwen voort op de principes en acties van het voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone en de inzichten uit vroegere ROM-deelstudies (landschap, leefbaarheid, ...).

De voorstellen in dit rapport werden begeleid door een adhocwerkgroep binnen het Project Gentse Kanaalzone bestaande uit ambtelijke betrokkenen en de betrokken private partners.

De inhoudelijke elementen uit dit rapport vormen tevens de basis voor de opties voor de betrokken koppelingsgebieden in deze toelichtingsnota, het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.