



Stad Gent

## GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

# NR. SDW-5 HANDELSBEURS

## TOELICHTINGSNOTA EN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

21 december 2006

Opmaak

Stad Gent

Departement Ruimtelijke Planning, Mobiliteit en Openbaar Domein  
Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Ruimtelijk planner : Aerts Joost



3e Directie

Afdeling 33 - nr. RuP/2005/GRUP/11092

Gezien om gevoegd te worden als bijlage bij  
het besluit van de Besondere Deputatie van  
de Provincieraad dd. 08 MAART 2007  
de Provinciegriffier,



Voor eensluidend verklaard afschrift  
namens de provinciegriffier  
de gedelegeerde ambtenaar :

Mark Cromheecke  
dienshoofd

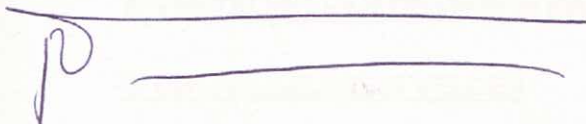
(ger.) **Albert DE SMET**

Definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van **29 JAN. 2007**

De stadssecretaris

Voor de burgemeester

(bij delegatiebesluit van 3 januari 2007)



**Paul TEEBLINCK**

Stadssecretaris



**Karin Temmerman**

Schepen Stadsontwikkeling, Wonen  
en Mobiliteit

## **DEEL I - TOELICHTINGSNOTA**

### **1 CONTEXT**

- 1.1 MOTIVERING TOT OPMAAK EN VOORGESCHIEDENIS
- 1.2 AFBAKENING EN NAAMGEVING PLANGEBIED
- 1.3 BETROKKEN ACTOREN

### **2 FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND**

- 2.1 FEITELIJKE TOESTAND
- 2.2 JURIDISCHE-TOESTAND

### **3. PLANNINGSCONTEXT**

- 3.1 RELATIE MET HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN GENT
- 3.2 ANDERE STUDIES

#### **3.2.1 Studies openbaar vervoer**

Verlenging tramlijn 1- eindrapport (aug. 1999)

Openbare vervoersstudie Gentse Regio - eindrapport (De Lijn) (jan. 2003)

#### **3.2.2 Mobiliteitsstudies**

Streefbeeld R4 west (dec. 2000)

Impact Ruimtelijke ontwikkelingen N43-Gent (juni 2004)

N43-Kortrijkssessesteenweg Gent : verkeersplanologische en stedenbouwkundige studie - streefbeeld (mei 2001)

#### **3.2.3 Beleidsplannen**

Mobiliteitsplan Gent fase 3 : opbouw van het beleidsplan (jan. 2003)

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Provinciaal Structuurplan

#### **3.2.4. Milieustudies**

plan-MER Flanders X-po

### **4. VISIE**

### **5. VERTALING VAN DE VISIE IN KRACHTLIJNEN**

### **6. ONTWIKKELING IN VELDEN**

### **7. TE ONTWIKKELEN PROGRAMMA**

### **8. MOBILITEITSEFFECTEN VAN DE GEPLANDE ONTWIKKELINGEN**

## **9. WATERTOETS**

### **10. VASTHOUDEN VAN DE INHOUDELIJKE KRACHTLIJNEN**

**10.1 Kwaliteitsbewaking**

**10.2 Fasering**

**10.3 Koppeling aan mobiliteitsmonitoring en parkeermanagement**

**10.4 Werken met inrichtingsstudies**

### **11. OPGAVE VAN STRIJDIGE VOORSCHRIFTEN**

### **12. ONTEIGENINGSPLAN**

## **DEEL II – STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN**

### **BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTINGSNOTA EN DE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN (APART BUNDEL)**

## 1 Context

### 1.1 Motivering tot opmaak en voorgeschiedenis

Onder impuls van de Vlaamse Gemeenschap en in functie van de toenmalige economische en technologische beleidsdoelstellingen werd er in 1985 op het oude vliegveld van Sint-Denijs-Westrem een omvangrijk handelsbeurscomplex gebouwd. De resterende terreinen, waarvoor er op dat ogenblik geen duidelijke toekomstvisie bestond, werden tijdelijk bevroren via een bestemming “openbaar nut”.

Een aantal jaren later begon de druk op het gebied reeds toe te nemen. Dit is gezien de ligging en uitstraling van het gebied in het zuiden van Gent niet verwonderlijk.

Naast plannen om de handelsbeurs nog sterk uit te breiden was er in eerste instantie vooral interesse om een groot shoppingcentrum in te planten gecombineerd met kantoren.

Dit bleek evenwel niet haalbaar omdat men een dodelijke concurrentie met de detailhandel in de binnenstad vreesde.

Daarna verschoof de aandacht meer naar grootschalige culturele voorzieningen (mediacentrum, concertzaal, bioskoopcomplex...) Ook daar kwam evenwel oppositie tegen omdat men ook hier een “leegzuigen” van de binnenstad vreesde op gang te brengen.

Het was pas in 1993 met de goedkeuring van het ROS (= ruimtelijke ontwikkelingsstructuur) dat er duidelijk een nieuwe visie werd vastgelegd. Het gebied ten oosten van de Adolphe Pégoudlaan werd voorbehouden voor “stedelijke activiteiten” en het gebied ten westen in hoofdzaak voor de inrichting van een “bedrijfspark met hoogwaardige bedrijvigheid en dienstverlening”.

De gewestplanwijziging die in dat zelfde jaar werd gestart maar door een procedurefout slechts in 1998 kon worden afgerond, heeft deze visie in grote lijnen overgenomen.

Deze gewestplanwijziging dd. 28/10/1998 heeft enkele belangrijke bestemmingswijzigingen doorgevoerd aan het oorspronkelijke gewestplan die tevens doorwerkten ten aanzien van het BPA.

Het “gebied voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen” met specificatie “vliegveld” werd ten oosten van de Adolphe Pégoudlaan, met uitzondering van het ziekenhuis, omgezet naar een “gebied voor handelsbeurs en grootschalige activiteiten”. Het gebied ten westen van de Adolphe Pégoudlaan werd samen met het meest noordelijke deel van het “gebied voor KMO's” omgezet naar een “gebied voor kantoren en dienstverlening”.

In het stedenbouwkundig voorschrift bij beide bestemmingsgebieden wordt duidelijk gesteld dat de ontwikkeling van het gebied **dient voorafgegaan te worden door de opmaak van een BPA** (nu RUP) waarbij er duidelijkheid moet geschapen worden over de stedenbouwkundige aanleg van het gebied maar ook over de verkeers- en parkeerorganisatie met name in de scheiding tussen lokaal en bovenlokaal verkeer in relatie met de omringende gebieden (zie onder 2.1 “juridische toestand”).

Sindsdien werden er ook pogingen ondernomen om de voor het gebied noodzakelijke wijziging van het gehele BPA Handelsbeurs door te voeren.

Men beseftte evenwel dat men zich niet kon beperken tot de opmaak van een BPA omdat dit instrument niet geschikt is om alle aspecten te belichten die bij de ontwikkeling van een gebied met een dergelijke omvang en complexiteit aan bod dienen te komen.

Door de omvang en de complexiteit van de gebiedsontwikkeling was het een wijs besluit om eerst één en ander uit te klaren in een masterplan. Een eerste voorstel, gekoppeld aan een uitgebreide mobiliteitsstudie zag het licht in 2001 (= plan VHP).

Het gebied heeft uitermate veel troeven voor een stad als Gent: het is "omvangrijk en grotendeels onbebouwd, goed gesitueerd tegenover binnenstad, dichtbij een belangrijk station, gelegen aan belangrijke internationale en regionale infrastructuren, uitgelezen zichtlocatie, hoogwaardige omgeving (groen, residentieel, voorzieningen, infrastructuur...), gekenmerkt door dynamische economische ontwikkelingen (kantoren, kantoorachtigen, onderwijs, detailhandel...).

Doch deze sterktes zijn eveneens oorzaak van een aantal zwaktes namelijk bereikbaarheidsproblemen, mobiliteitsproblemen, grote druk op onroerende goederen, grote verwachtingen en ambities op vlak van onroerende operaties, tegenreacties van de omgeving ten aanzien van ruimtelijke ingrepen en projecten,...

Intrinsiek biedt het gebied dus heel wat mogelijkheden voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in het bijzonder op het vlak van hoogwaardige economische activiteiten maar feitelijk zorgt de huidige concentratie van activiteiten in het gebied (waaronder ook de beursactiviteiten) en de ligging langs reeds vrij drukke hoofd- en primaire wegen voor belangrijke beperkingen ten aanzien van grootschalige ontwikkelingen.

De mobiliteitsproblematiek en de daaraan gebonden noodzaak voor ingrijpende infrastructurele aanpassingen zijn binnen het masterplan van VHP al vlug een dominerende rol gaan spelen en hebben toen geleid tot een patstelling waarbij het stedenbouwkundig programma, de mobiliteitseisen en de planeconomische consequenties van de combinatie van beiden elkaar gevangen hielden. Met dit eerste plan had men wel een goed idee gekregen van de problemen verbonden aan een dergelijke grootschalige ontwikkeling maar tot een oplossing van het probleem was men nog onvoldoende gekomen.

Het plan van VHP gaf immers een beeld van wat er zuiver op vlak van het stedenbouwkundig programma in het gebied gerealiseerd kon worden en hoe dat er dan ook ongeveer kon uitzien. Het reikte eveneens een infrastructurele oplossing aan voor de mobiliteitsproblemen op de site.

Maar toen men dit plan aan de planeconomische toets onderwierp bleek dit evenwel planeconomisch moeilijk haalbaar. De kosten voor de noodzakelijke infrastructuur (wegen, parkeergelegenheden en de "plint") liepen dermate hoog op dat er moeilijk een evenwicht tussen kosten en baten kon gevonden worden.

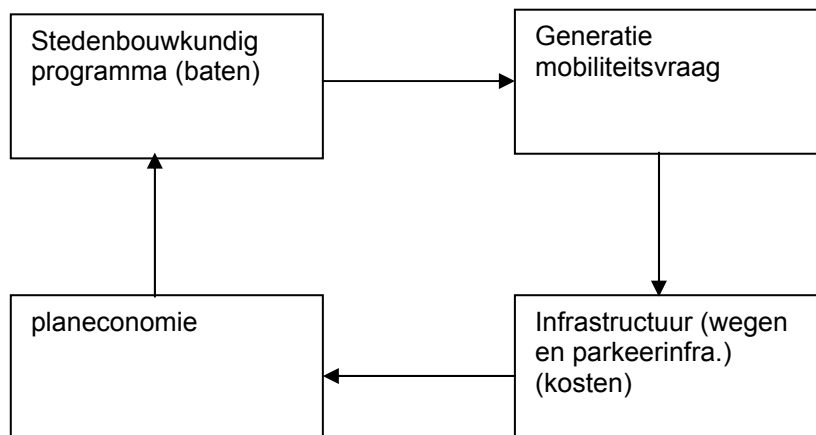
Het feit dat men het plan als geheel te realiseren zag waarbij de infrastructuur eerst volledig diende aangelegd te worden vooraleer er ook maar iets gebouwd zou kunnen worden vormden één van de belangrijkste

problemen. Daarmee zouden de enorme kosten een groot eind op de baten vooruitlopen wat uiteraard niet bevorderlijk is voor een goed financieel evenwicht. Dat er zou moeten gefaseerd ontwikkeld worden, was duidelijk maar deze studie bracht hier geen elementen voor aan hoe dit zou kunnen.

Om de last van de infrastructuur te kunnen dragen heeft men dan het programma maar opgetrokken (= verhogen baten) wat dan evenwel het mobiliteitsprobleem nog groter maakte en dus ook meer infrastructuur vroeg waardoor ook de kosten weer en zelfs meer dan evenredig toenamen. Mobiliteit was hier duidelijk grensstellend.

Op deze wijze kwam men dus in een vicieuze cirkel terecht.

De hierboven uiteengezette problematiek wordt in onderstaand schema op vereenvoudigde wijze weergegeven.



In een volgend stadium werd er dan ook nagedacht hoe zou men deze vicieuze cirkel kunnen doorbreken.

De meest voor de hand liggende oplossingen waren de volgende :

- Het reduceren van kosten
- Het faseren van infrastructuurkosten
- Het wijzigen van het mobiliteitsprofiel waardoor er geen rechtevenredig verband meer bestaat tussen programmaomvang en automobilititeit
- Het programma faseren ( dit laatste veronderstelt wel dat elke fase een op alle vlakken evenwichtig geheel vormt)
- Het vinden van subsidiemogelijkheden en/of uitvoeren van bepaalde werken door andere besturen zodat deze aan de kostenzijde verdwijnen of verminderen.
- ...

Substantieel reduceren van kosten op vlak van wegeninfrastructuur bleek moeilijk maar niet onmogelijk te zijn. De voorziene ringstructuur met overbruggingen van de Adolphe Pégoudlaan is wel absoluut noodzakelijk om een goede afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken. Immers, zelfs op dit ogenblik met alleen de beursactiviteiten aanwezig in het gebied zijn er reeds mobiliteits- en parkeerproblemen op piekmomenten. De projectontwikkeling van het gebied moet dus niet alleen voor de eigen mobiliteits- en parkeerproblemen een oplossing bieden maar moet ook die van de huidige beursactiviteiten meenemen. Wel bleek het mogelijk de infrastructuur te reduceren tot het meest essentiële (bv weglaten

overbodige bruggen) of te faseren (bv. in beginfase kan volstaan worden met beperkt aantal rijstroken,...)

Bovendien zijn op het huidig ogenblik alle parkeermogelijkheden (circa 6000) in het gebied “goedkope” maaiveldparkeerplaatsen. Die dienen op termijn allemaal vervangen te worden door minder ruimteverslindende maar ook veel duurdere oplossingen. Hier zijn evenwel wel zekere besparingen mogelijk. Een correcte inschatting van het aantal benodigde parkeerplaatsen, het soort te realiseren parkeerplaatsen en een efficiënt beheer van de parkeerplaatsen (parkeermanagement) heeft een belangrijke invloed op het uiteindelijke kostenplaatje. Het gebied heeft nood aan een zeer ruime parkeercapaciteit en indien dit allemaal ondergrondse parkeerplaatsen worden, brengt dit een zeer aanzienlijke kost met zich mee. Enkel alternatieven die prijsgunstiger zijn konden dus weerhouden worden.

Het gebied meer bereikbaar maken voor openbaar vervoer is uiteraard ook een optie. In de mobiliteitsstudies is er echter reeds een vrij hoge aanname voor het aandeel van openbaar vervoer in de totale vervoersvraag. Het is niet realistisch om deze op korte termijn nog hoger in te schatten en ook de aard van deze locatie maakt dat dit vooral een autolocatie zal blijven. Dit belet uiteraard niet dat op deze denkpiste moet verder gewerkt worden maar op korte termijn biedt deze geen oplossing. “De Lijn” heeft immers nu reeds een nieuwe tramlijn in gebruik genomen die een verbinding verzorgt met het Sint-Pietersstation en het impact hiervan is reeds meegenomen in de Mober.

Er werden reeds verschillende subsidiekanalen onderzocht maar noch de omvang van de middelen die men hieruit mag verwachten, noch de zekerheid dat deze ook effectief ter beschikking kunnen staan zijn van dien aard dat men hierop het project mag bouwen. Meer nog, er bestaat een tendens waarbij een financiële inbreng wordt verwacht vanuit de projectontwikkeling voor de aanleg van nieuwe infrastructuur die noodzakelijk is voor de projectontwikkeling.

Uiteindelijk bleek het meeste heil ook te verwachten van een fasering van het programma en de bijhorende infrastructuur en het is deze denkpiste welke in het tweede masterplan vooral werd benut.

Begin 2003 werd er dan ook gestart met de opmaak van het tweede masterplan (plan KCAP-Arcadis Gedas) dat rekening hield met de ervaringen opgedaan in het eerste masterplan en met de hierboven meegegeven randvoorwaarden. Dit masterplan stond hierbij continue in wisselwerking met een werkgroep infrastructuur die de actualisatie van de mobiliteitsstudie voor zich zou nemen en vanuit een werkgroep planeconomie die de economische en financiële haalbaarheid zou bekijken van de uitgewerkte voorstellen. Bij dit proces bleek dat de projectontwikkeling volgens de stedenbouwkundige krijtlijnen uitgezet in het masterplan haalbaar is met evenwel één belangrijke bedenking.

In de huidige stand van zaken is het niet mogelijk de uitbouw van alle noodzakelijke infrastructuur buiten het gebied die nodig is om de mobiliteit te beheersen te garanderen. Het is dus voorlopig slechts mogelijk om een deel van het programma te realiseren. Vermits het hier over langetermijnontwikkelingen gaat is het evenwel mogelijk de ontwikkeling en de aanpassing van het wegennet op elkaar af te stemmen.

## 1.2 Afbakening en naamgeving plangebied

Het plangebied bevindt zich in het zuid-westen van Gent, tussen de ringvaart en de dorpskern van Sint-Denijs-Westrem.

Het plangebied begrepen binnen het RUP wordt grosso modo begrensd door de Ringvaart, de Kortrijksesteenweg, de E40 en de spoorweg Gent – Kortrijk en is aldus ingesloten tussen vier belangrijke infrastructuren van de stad Gent.

Het gaat hier over een gebied met een oppervlakte van ongeveer 140 ha.

Op het vlak van detailbegrenzing van het RUP is het volgende nog van belang : elementen van Vlaams of Provinciaal niveau (hoofd- en primaire wegen nml. R4, E40, Adolphe Pégoudlaan, Kortrijksesteenweg, spoorlijn) en de ringvaart zijn niet opgenomen.

Daarnaast wordt ook het gebied dat paalt aan de Kortrijksesteenweg niet in dit RUP opgenomen maar in een apart RUP waar de specifieke problematiek van deze invalsweg op het vlak van detailhandels- en kantoorontwikkelingen in samenhang met de mobiliteit zal worden behandeld uitgaande van de categorisering van detailhandel en kantoren zoals voorzien in het RSG.

De exacte begrenzing is aangeduid op het 'grafisch plan' en het 'plan feitelijke toestand' (in bijlage).

Om verwarring te vermijden wordt hier aangegeven welke naamgeving wordt gebruikt om gebieden en deelgebieden te omschrijven in het RUP :

- **"handelsbeurs"** : wordt gebruikt om de beursactiviteiten gekend als "Flanders Expo" te omschrijven
- **"Flanders Exposite"** : beschrijft het ruime gebied tussen snelweg en grote ring. Onlangs werd, om verwarring met de beursactiviteiten van Flanders expo te vermijden en om een eigen identiteit te geven aan het nieuwe project, deze naam vervangen door **"site Gent, the Loop"**. Omdat deze nieuwe naam nog vrij onbekend is wordt hier evenwel nog "Flanders Exposite" gebruikt.

## 1.3 Betrokken actoren

De belangrijkste actoren betrokken bij de ontwikkeling van dit gebied zijn,:

- De stad Gent, de stadsdiensten
- Het Autonoom Stadsontwikkelingsbedrijf (SOB) als grondeigenaar
- Grondeigenaars die principieel bereid zijn om tot de groundbank toe te treden
- Andere openbare besturen (provincie, gewest...)
- Openbare nutsbedrijven (De Lijn ...)
- Overige grondeigenaars
- Bewoners en (buurt)organisaties

In het gebied zijn een beperkt aantal belangrijke grondeigenaars aanwezig namelijk de Stad Gent (via het filiaal van het Autonoom Stadsontwikkelingsbedrijf SOB de N.V. Grondontwikkeling) zelf met ruim meer dan 50% van alle gronden binnen het projectontwikkelingsgebied, de Vennootschap Schoonmeers-Buchten en ECPD. De gronden van de stad Gent zijn grotendeels in concessie of erfpacht gegeven aan de handelsbeurs als parking. Daarnaast zijn er nog een aantal “kleinere” eigenaars aan de rand van het gebied waarvan het aandeel in het totaal minder dan 10% bedraagt. (zie bijlage : plan eigendomsstructuur)

Gezien de omvang van de ontwikkelingsmogelijkheden die deze site biedt, heeft de stad Gent vanaf het opstarten van het ontwikkelingsproces in 2000 de intentie gehad om samen te werken met de andere partijen die belangrijke grondposities innemen in het gebied.

Ten aanzien van deze ontwikkeling heeft de stad in 2000 formeel beslist dat een integrale gebiedsontwikkeling, gekoppeld aan een integrale grondexploitatie een conditio sine qua non is voor de verdere ontwikkeling van de site. Daarnaast werd het wenselijk geacht eventueel een derde, internationale ontwikkelaar in het project te betrekken teneinde de noodzakelijke planeconomische spankracht en expertise te kunnen garanderen.

De stad wil dat deze site stedenbouwkundig op kwalitatieve wijze ontwikkeld wordt in functie van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsprincipes zoals die in het RSG zijn opgenomen. Er wordt daarom een stedenbouwkundige visie uitgewerkt voor geheel de site i.c. een masterplan. Ontwikkelingen gebeuren op basis van dit masterplan. Het masterplan is het resultaat van een denkproces waarin zowel stedenbouwkundige, mobiliteits-, infrastructurele en planeconomische elementen worden meegenomen en op elkaar afgestemd.

Om de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit te waarborgen wordt het principe van de integrale gebiedsontwikkeling vooropgesteld. Dit principe heeft vooreerst betrekking op een aantal stedenbouwkundige aspecten zoals éénheid in ontwikkeling, fasering, een afstemming van projectontwikkeling op mobiliteit en aanleg van infrastructuur, het werken op basis van een stedenbouwkundige visie (i.c. het masterplan), het bewaken van de kwaliteit op alle niveaus. Daarnaast houdt dit ook in dat partijen van de grondbank in gelijke mate en op gelijke wijze dienen te participeren in de risico's en kosten voor de ontwikkeling van het gebied en de potentiële opbrengsten die eruit voortvloeien zodat middels de grondexploitatie de integraliteit in de planontwikkeling wordt gewaarborgd. Voor wat betreft de grondexploitatie kan deze integraliteit op voorhand ingebouwd worden door de ontwikkeling te sturen vanuit een zogenaamde grondbank.. Een aantal eigenaars zijn reeds principieel toegetreden tot deze grondbank. Met een aantal andere worden er samenwerkingsovereenkomsten tot stand gebracht die passen binnen het principe van de integrale grondexploitatie.

Voor het beheer van de grondbank en het sturen van de gebiedsontwikkeling werd er binnen het “Autonoom Stadsontwikkelingsbedrijf” (SOB) een filiaal opgericht (n.v. Grondontwikkeling Handelsbeurssite) waarin het SOB meerderheidsaandeelhouder is.

Voor het sturen van de ontwikkeling is er sinds 2001 een externe procesmanager aangetrokken. Deze heeft een overleg- en beslissingsstructuur opgezet waarin alle actoren actief zijn.

Nu de plannen concreter worden wordt de procesmanager vervangen door een projectmanager die opereert vanuit het filiaal van het SOB. Een projectbureau binnen dit filiaal zorgt voor de opvolging van de projectontwikkelingen.

Binnen deze organisatiestructuur worden beslissingen door de stuurgroep genomen. Hierin zijn zowel stadsdiensten, het stadsbestuur, de belangrijkste grondeigenaars, het filiaal van het SOB en een aantal essentiële vertegenwoordigers van andere besturen vertegenwoordigd.

De verschillende werkgroepen bereiden de beslissingen voor. Binnen deze werkgroepen worden een aantal thema's verder uitgediept en onderzocht : werkgroep RUP, Mober, infrastructuur, retail & leisure, plan-MER, contracten, parkeermanagement, planeconomie....In deze werkgroepen zitten zowel vertegenwoordigers van de stadsdiensten, andere besturen, private partners en studie bureaus.

Daarnaast bestaat er ook een administratieve overleggroep met de belangrijkste besturen (Arohm, Provincie, AWW, MER-cel...) betrokken bij de procedure van het RUP en de plan-MER

Er bestaat ook een regelmatig overleg met bewoners en organisaties uit de omgeving d.m.v een "klankbordgroep". Deze wordt op de hoogte gebracht van de inhoud en de vorderingen van het dossier en van de belangrijkste wijzigingen in de loop van het proces.

Met een aantal grondeigenaars die niet tot de grondbank wensen toe te treden wordt er apart onderhandeld om tot samenwerkingsovereenkomsten te komen.

Ook met een aantal besturen die moeten instaan voor de nodige infrastructuur (bv AWW voor de wegen en "De Lijn" voor het openbaar vervoer) worden er aparte onderhandelingen gevoerd en afspraken gemaakt waar mogelijk.

Op termijn zal er ook een externe supervisor aangetrokken worden of een kwaliteitskamer ingesteld worden die de (stedenbouwkundige) kwaliteit van ontwikkelingen op lange termijn zal moeten waarborgen.

## 2 Feitelijke en juridische toestand

### 2.1 Feitelijke toestand

De feitelijke toestand (zie 3 bijlagen ) wordt weergegeven in een :

- plan feitelijke toestand
- plan luchtfoto
- plan eigendomsstructuur
- Centraal in het gebied bevinden zich de beurshallen welke een belangrijke economische activiteit voorstellen (hal 1 tot en met 7 met hal 8 aan oostelijke zijde). Deze laatste wordt ook soms als concerthal gebruikt. Vooraan bevindt zich verder een hotel en de televisiestudios van het regionale televisiestation AVS (Oost-Vlaamse televisie) en een hotel (Holiday Inn). Rondom deze functies liggen uitgebreide gelijkgrondse openluchtparkings (circa 6000 parkeerplaatsen) en dit zowel aan de oostelijke als aan de westelijke zijde van de Adolphe Pégoudlaan
- Aan de oostzijde van het gebied, tussen de spoorweg Gent – Kortrijk en de Poortakkerstraat , bevindt zich een KMO-zone die grotendeels – vooral in het deel ten zuiden van de Buchtenstraat – zo goed als volzet is. Dit zuidelijk deel heeft duidelijk het aspect van een kleinschalig bedrijventerrein. Omdat er zich vooral groothandels en dienstverlenende bedrijven in bevinden, zijn er in het gebied ook vrij veel kantoorgebouwen aanwezig die maken dat dit bedrijventerrein er niet echt uitziet als een traditionele KMO-zone maar eerder als een gebied voor economische activiteiten met een multifunctioneel karakter. De laatste jaren evolueert dit gebied trouwens steeds meer naar een kantoor-en dienstverleningszone. Het noordelijk deel is slechts voor een heel beperkt deel ingevuld. Binnen dit gebied bevinden zich trouwens nog een aantal zonevreemde woningen en de onbebouwde gronden hebben nog zekere groenwaarden .  
In dit gebied zijn ongeveer 35 bedrijven aanwezig werkzaam in diverse sectoren en gaande van productie over groothandel tot zuivere dienstverlening. Het zwaartepunt ligt echter duidelijk bij groothandel en dienstverlening. Het aantal producerende bedrijven is beperkt. In totaal zijn hier in dit gebied zowat 200 mensen tewerkgesteld.
- Tegen de R4 treffen we ook de automobielininspectie aan en aan de overzijde van de Poortakkerstraat de instelling Vacantex (sociale organisatie van textielsector) met een duidelijk “kantoor karakter” in een groene omgeving.
- Het gebied dat zich nog hierachter bevindt richting handelsbeurs en ter hoogte van Poolse Winglaan en Putkapelstraat, is een residentieel woongebied. Hier bevinden zich zowel villa's als vrij grootschalige villa-appartementen. Hier en daar werd de woonfunctie reeds vervangen door kleinschalige kantooractiviteiten zij het dat deze plaatsvinden in gebouwen die oorspronkelijk als woning werden geconcipeerd en dus er ook het uitzicht van hebben.
- Waardevolle natuur treffen we vooral aan in het noorden van het plangebied tegen de R4. Het gaat hier over een vrij groot gebied ten oosten van Adolphe Pégoudlaan nml. het valleigebied van de Maaltebeek gekenmerkt door een aantal natte graslanden, moerasvegetaties en broekbossen. Een veel kleiner maar qua aard en

waarde vergelijkbaar gebied treffen we aan ten westen van de Adolphe Pégoudlaan tussen de verkeerswisselaar met de R4 en de automobielininspectie en ten zuiden van deze laatste. Ook meer naar de Poolse Winglaan treffen we waardevolle natuur aan maar daar gaat het vooral om bosvegetaties. In elk van deze gebieden zijn er delen die als “waardevol” kunnen bestempeld worden naast een aantal “zeer waardevolle” delen.

Op de biologische waarderingskaart opgemaakt door het Instituut voor Natuurbehoud werden de verschillende vegetaties geëvalueerd en ondergebracht in een schaal die gaat van minder waardevol tot zeer waardevol. (zie bijlage :biologische waarderingskaart )

- De A10 (=E40): deze autosnelweg werd in het RSV en RSG geselecteerd als “hoofdweg” en functioneert als een onderdeel van de “structuurbepalende wegeninfrastructuur op internationaal- niveau”.
- R4: de grote ring werd in het RSV en RSG geselecteerd als primaire weg I voor het deel ten westen van de verkeerswisselaar met de Adolphe Pégoudlaan en als primaire weg II voor het deel ten oosten van de verkeerswisselaar met de Adolphe Pégoudlaan. Deze functioneert als “structuurbepalende wegeninfrastructuur op Vlaams niveau” en heeft zowel een gebiedsontsluitende als verbindende functie.
- Centraal in het gebied bevindt zich de Adolphe Pégoudlaan (primaire weg I) welke zowel dient voor het bestemmingsverkeer (handelsbeurs) als voor doorgaand verkeer nml. als sluitstuk van de noord-zuidverbinding tussen A10 (=E40) en de A11 (=N49) en dus eveneens onderdeel van de “structuurbepalende wegeninfrastructuur op Vlaams niveau”.
- Kortrijksesteenweg (N43) : deze gewestweg heeft een gebiedsontsluitende en lokale verbindingsfunctie naar het autosnelwegennet en is tevens aangeduid als “hoofdstamlijn” voor openbaar vervoer volgens het RSG. Volgens het RSV is dit een secundaire weg III.
- Spoorweg Gent – Kortrijk : functioneert op Vlaams niveau voor transport van personen en goederen.
- Ringvaart : is een onderdeel van een “waterweg structuurbepalend op internationaal niveau”
- Onbevaarbare en geklasseerde waterloop “Maaltebeek”
- Gemeente en -buurtwegen: Poortakkerstraat, Buchtenstraat, Poolse Winglaan, Putkapelstraat en Derbystraat. (zie bijlage : plan feitelijke toestand)
- De eigendomsstructuur van het gehele gebied is een heel belangrijk gegeven vooral dan naar de effectieve ontwikkeling. Het zijn immers de belangrijke grondeigenaars in het gebied die zullen moeten zorgen voor de integrale gebiedsontwikkeling via een samenwerkingsverband. De Stad Gent (via het SOB) is veruit de grootste eigenaar in het gebied met circa 2/3 van de te ontwikkelen gronden, zij het dat er een aantal gronden in concessie en erfpacht werden gegeven aan de handelsbeurs voor het oprichten van de gebouwen en het inrichten van parkeergelegenheid.  
De aanwezige hoofdinfrastructuur is uiteraard eigendom van het Vlaams Gewest. Daarnaast zijn er in het gebied nog twee belangrijke grondeigenaars (zie bijlage : plan eigendomsstructuur )

## 2.2 Juridische toestand

Omdat de huidige juridische toestand van de stedenbouwkundige bepalingen die gelden voor het gebied nogal ingewikkeld is, wordt deze apart weergegeven. Aangegeven worden de geldende bepalingen van gewestplan, van het oorspronkelijk BPA, de gedeeltelijke wijzigingen van het BPA via BPA of RUP, de beschermingen en de voornaamste rooilijnen. Voor een globaal overzicht van de geldende bestemmingen is een compilatie gewestplan, BPA's en verkavelingen gemaakt. (zie bijlage : plan juridische toestand)

Het gewestplan "Gentse en kanaalzone" werd goedgekeurd bij KB van 14 september 1977 (BS. 8 oktober 1977). Het grootste deel van het gebied kreeg daarbij de bestemming "gebied voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen" met de specificatie vliegveld. Tegen de spoorweg voorzag het gewestplan een gebied voor KMO's en tussen het vliegveld en de Kortrijksesteenweg een "woongebied". Daarnaast is er nog een kleiner bestemmingsgebied nml. een "gebied voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen" voor het ziekenhuis. Door latere gewestplanwijzigingen en de goedkeuring van een BPA voor het volledige gebied, zijn de bepalingen van dit oorspronkelijk gewestplan nergens meer geldig.

Het BPA SDW-5 "Handelsbeurs" werd bij MB van 4/9/1985 goedgekeurd. Hierbij werden de grote lijnen van het gewestplan behouden behalve voor het vliegveld waarbij de bestemming van "gebied voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen" met specificatie vliegveld omgezet werd naar enerzijds een "zone voor openbaar nut" voor de randen van het vliegveld en anderzijds naar een "zone voor handelsbeurs, aanverwante activiteiten, parking en wegenis" voor het centrale deel. Aan de oostelijke rand van deze zone, nml. tussen de bestaande woonzone Poolse Winglaan en Putkapelstraat enerzijds en het gebied met De handelsbeurs anderzijds, werd er ook een "zone voor buffergroen" voorzien. Het woongebied werd, zoals normaal is bij een BPA, gedetailleerd gaande van een aantal specifieke zones van zuiver wonen in het binnengebied tot meer multifunctionele zones voor kantoren en detailhandelsfuncties langsheen de Kortrijksesteenweg. De bestemming van het gebied tegen de spoorweg werd behouden als "zone voor KMO's". In de hoek spoorweg/R4 werden een "zone voor gemeenschapsvoorzieningen" voorzien welke expliciet voorzien werd voor de bouw van een waterzuiveringsstation. Door de latere gewestplanwijziging en het vervaldecreet is dit BPA nog maar in beperkte mate geldig nml. voor het bedrijventerrein langs de Poortakkerstraat en de woon- en handelszone langs de Kortrijksesteenweg.

Bij de gewestplanwijziging dd. 28/10/1998 werden enkele belangrijke bestemmingswijzigingen doorgevoerd aan het oorspronkelijke gewestplan die tevens doorwerkten ten aanzien van het BPA.

Het "gebied voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen" ten oosten van de Adolphe Adolphe Pégoudlaan (behalve voor het ziekenhuis) werd omgezet naar een "gebied voor handelsbeurs en grootschalige activiteiten". Het gebied ten westen van de Adolphe Adolphe Pégoudlaan werd samen met het meest noordelijke deel van het "gebied voor KMO's" omgezet naar een "gebied voor kantoren en dienstverlening".

Belangrijk is het feit dat aan de twee hieronder vermelde zones een verplichting tot opmaak van BPA gekoppeld werd. Dit lijkt nu enigszins vreemd omdat het belang van deze gebiedsontwikkeling zich op Vlaams niveau situeert en er dus eerder een opmaak van een gewestelijk RUP verwacht zou worden. In 1998 was het nieuw stedenbouwdecreet welke de nieuwe planfiguur "ruimtelijk uitvoeringsplan" voorziet evenwel nog niet goedgekeurd zodat men noodzakelijkerwijze het BPA-instrument moest inschakelen.

Voor deze bestemmingsgebieden gelden volgens het geldende gewestplan volgende voorschriften :

#### **Art. 8 Kantoor en dienstenzone**

Dit gebied is uitsluitend bestemd voor kantoren en dienstverlenende activiteiten, beide zonder loketfunctie.

De Vlaamse regering kan bepalen dat een bijzonder plan van aanleg voorafgaand aan de ontwikkeling van dat gebied dient goedgekeurd te worden waarin de stedenbouwkundige aanleg van het gebied, de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting, vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen en autobergplaatsen, en de parkeer- en verkeersorganisatie waarbij de scheiding van het lokaal en bovenlokaal verkeer wordt aangegeven in relatie met de omringende gebieden, worden vastgesteld.

#### **Art. 9 Gebied voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige activiteiten**

Dit gebied is uitsluitend bestemd voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige activiteiten, meer bepaald activiteiten met een bovenlokale invloedssfeer.

De Vlaamse regering kan bepalen dat een bijzonder plan van aanleg voorafgaand aan de ontwikkeling van dat gebied dient goedgekeurd te worden waarin de stedenbouwkundige aanleg van het gebied, de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting, vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen en autobergplaatsen en de parkeer- en verkeersorganisatie waarbij de scheiding van het lokaal en het bovenlokaal verkeer wordt aangegeven in relatie met de omringende gebieden, worden vastgesteld.

Naast deze twee zones is er ook nog een uitbreiding voorzien van de zone voor gemeenschapsvoorzieningen ter hoogte van het ziekenhuis en een aantal bepalingen ter hoogte van de Adolphe Pégoudlaan (met onder meer twee buffergebieden)

Voor deze hierboven vermelde zones, geldt het gewestplan dd. 28/10/1998

Nadien volgde nog de vervalregeling voor de BPA's. Voor Gent werd dit besluit door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 16/3/2001. Alle BPA's van vóór het gewestplan (of de wijzigingen ervan) konden vervallen. De gemeente kon ook mits motivatie beslissen om een BPA te behouden. Indien het BPA echter tegenstrijdig was met het later goedgekeurde gewestplan mocht dit, om reden van de planhiërarchie, niet behouden worden. Dit was het geval voor een groot gedeelte van het BPA Handelsbeurs omdat er bij de gewestplanwijziging van 1998 een aantal bestemmingen voorzien werden die niet overeenstemden met het BPA. Voor het deel van het BPA dat bij de gewestplanwijziging gewijzigd werd kon enkel de zone voor de handelsbeurs behouden blijven met uitzondering van een strook van 30m langs de Adolphe Pégoudlaan waar in het gewestplan een reservatiestrook werd voorzien. Voor de overige gebieden geldt dus het BPA niet meer maar wel het gewijzigde gewestplan.

Bij MB van 25/4/2002 werd een gedeeltelijke wijziging van het BPA Handelsbeurs, voor het gebied gelegen binnen de verkeerswisselaar tussen N43 en E40, goedgekeurd met het oog op het bouwen van een kantoorgebouw. Dit besluit werd op 21/02/2003 geschorst en op 12/5/2005 vernietigd door de Raad van State.

Een gedeeltelijke wijziging van het oorspronkelijke BPA Handelsbeurs werd als RUP bij besluit van de Bestendige Deputatie dd. 8/4/2004 goedgekeurd. Ook hier ging het om en vrij beperkt gebied ter hoogte van de Derbystraat. Bedoeling was hier om de openbare vervoersmaatschappij "De Lijn" de mogelijkheid te bieden om de verlenging van tramlijn 1 gaande vanaf het Sint-Pieterstation tot aan de handelsbeurs te realiseren. Het BPA Handelsbeurs gaf op dit vlak immers een aantal problemen (bv aanleg tramlijn in bouwzone...) die enkel via een wijziging konden opgelost worden.

De kapel in de Putkapelstraat werd bij MB dd. 30/5/1996 beschermd als monument.

In het gebied zijn verder ook een aantal verkavelingen aanwezig die allemaal vervallen werden verklaard op een klein deel van de verkaveling in de Poolse Winglaan (verk. nr. 32 dd. 29/3/1962) na.

### 3. Planningscontext

#### 3.1 Relatie met het ruimtelijk structuurplan Gent

Een volledig overzicht van alle bepalingen uit het richtinggevend en bindend gedeelte uit het ruimtelijk structuurplan welke betrekking hebben op de Flanders Expositie is te vinden in de bijlage (zie apart bundel "bijlage")  
Volgende krachtlijnen geven hiervan de essentie weer:

De Flanders Expositie functioneert op stedelijk en (boven)regionaal niveau als evenementensite voor grootschalige informatieve, culturele, recreatieve en commerciële manifestaties die niet in binnenstad of kernstad passen en als hoogwaardige vestigingsplaats voor de kantoorachtigen van de nieuwe kennisbedrijvigheid. Ook andere, (deels) autogerichte middelgrote en grote kantoren zonder loketfunctie kunnen er ingeplant worden.

Vanuit complementariteit met de binnenstad en de cultuurcluster wordt in dit gebied geen stedelijke funshoppingsfunctie uitgebouwd; ondersteunende horeca is er wel op zijn plaats. Op de Flanders Expositie kan een detailhandelszone voor grootschalige detailhandel (categorie I met een oppervlakte van circa 1,5 ha) ingeplant worden, die gelegen is aan de E40/R4/afrit Adolphe Pégoudlaan. Het winkelcomplex krijgt een representatief front(gebouw). De toegang Adolphe Pégoudlaan moet voldoende buffercapaciteit hebben voor het autoverkeer (bijvoorbeeld d.m.v. een ringweg rond de Expo). De eventuele zijde aan Kortrijksesteenweg van de detailhandelszone is niet autotoegankelijk. De realisatie hiervan is wenselijk op korte termijn.

Deze kantoor(achtigen)ontwikkeling, met een sterke verdichting van het gebied (vooral door optimale benutting van de parkings) en een afnemende gradiënt aan bezoekersintensiteit vanaf het station, situeert zich binnen de westelijke ontwikkelingsas en loopt – ten behoeve van een snelle ontwikkeling van een compact stedelijk wetenschapspark of soortgelijke kennisbedrijvigheid in Aigem – ten oosten van de nieuwe ontsluitingsweg vanaf R4 tot tegen het station en de te herstructureren hogeschool door. Het voorziene programma kantoorachtigen bedraagt circa 150.000 m<sup>2</sup> en de ontwikkeling ervan is wenselijk op korte termijn. Het programma kantoren bedraagt circa 150.000 m<sup>2</sup> waarvan 75.000m<sup>2</sup> te realiseren op korte termijn en de rest als reserve te voorzien.

Het gebied Overmeers ten westen van deze nieuwe weg blijft een natuurlijk onderdeel van de groene ring, net als het gebied ten noorden van de Maaltebeek. Het programma vooropgesteld in het masterplan voor De Flanders Expositie wordt op geconcentreerde wijze gerealiseerd, met een sterke afwerkrand naar de Maaltebeek toe. Dit bouwvolume kan eventueel ook onder de vorm van 'stedelijke' woonvilla's gerealiseerd worden, vergelijkbaar met de typologie die in het naastliggend woongebied terug te vinden is.

Het hele gebied wordt met een hoogwaardige wandel- en fietsas en openbaarvervoersverbinding sterk gekoppeld aan Sint-Pietersstation. De autotoegankelijkheid wordt zowel voor de regio (langs E40) als voor de stad (langs een compact knooppunt naar R4) gerealiseerd, met indien niet anders mogelijk slechts een lichte koppeling tussen beide.

Als bakens in de mozaïek worden nieuwe markante torens met een hoogte van circa 27 bouwlagen gerealiseerd, met name torens parallel aan het spoor in de Flanders Expositie (op het Vrije Veld en in de afritlus) die de westelijke torenrij vervolledigen en (suggestie) verder één in de oostelijke ontwikkelingsas nabij E40 (aan R4-knooppunt in Merelbeke).

Het ontwikkelingsgebied van de Flanders Expositie wordt uitgewerkt en uitgevoerd als een Strategisch project

De herziening van het B.P.A. Handelsbeurs is prioritair in functie van de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur.

(zie bijlage : Ruimtelijk Structuurplan Gent – deelruimte de “zuidelijke mozaïek”)

## **3.2 Diverse studies**

De laatste jaren werden er een groot aantal studies verricht voor het gebied in de ruime omgeving van de Flanders Expositie en dit op diverse domeinen.

Hieronder wordt enkel een kort overzicht gegeven van de meest recente studies en de conclusies die relevant zijn voor dit RUP.

Wie meer en diepgaander informatie wil kan de volledige studie raadplegen.

**Het Masterplan voor de Flanders Expositie (dd. 2005) en de Mober Handelsbeurssite (dd. 2005) zijn omwille van hun belang als inhoudelijke onderbouw voor dit RUP in hun volledigheid als bijlage gevoegd bij het RUP.**

Het masterplan heeft uiteraard in eerste instantie een stedenbouwkundige betekenis namelijk het reeds vrij ver in detail uitwerken van de opties uit het Ruimtelijk Structuurplan waarbij deze diepgaand getoetst werden aan mobiliteit en planeconomie. Het masterplan vormt dus grotendeels de inhoudelijke basis voor het RUP. Het RUP is uiteraard het enige document met verordenend karakter. Het masterplan heeft een louter informatief karakter.

De Mober geeft enerzijds de impact op de mobiliteit van het stedenbouwkundig programma aan - wat in het gewestplanvoorschrift als een verplicht onderdeel is aangegeven - en anderzijds via de afgeleide infrastructuur laat toe de reële haalbaarheid van het project in te schatten. De Mober heeft dus eveneens een informatief karakter

### **3.2.1 Studies openbaar vervoer**

- **Verlenging tramlijn 1- eindrapport (De Lijn - augustus 1999)**

In deze studie werden er verschillende tracés onderzocht voor de doortrekking van tramlijn 1 vanaf het station naar de handelsbeurs. Het weerhouden tracee is uitgevoerd en is sinds medio 2005 in gebruik. Op het terrein van de Flanders Expositie wordt in deze fase enkel een terminus voorzien maar geen uitgebreide lus die het gehele gebied bedient.

- **Openbaar-vervoerstudie Gentse Regio (Stad Gent - eindrapport jan. 2003)**

Deze studie van "De Lijn" onderzoekt de lange termijn perspectieven voor de uitbouw van het openbaar vervoer in Gent.

De doortrekking van tramlijn 1 en dus de volledige vertramming van deze tramlijn tot in de dorpskern van Sint-Denijs-Westrem wordt uiteindelijk niet als prioriteit weerhouden in deze studie maar is wel voorzien in het eindplaatje van 2025. De bestaande buslijnen 76 -77 blijven weerhouden, ook na de realisatie van de tramlijn. In navolging van het streefbeeld voor de N43, zullen de lijnen 76 -77 via Bovenhove Flanders expo aandoen.

### **3.2.2 Mobiliteitsstudies**

- **Streefbeeld R4 west (tussen Sneppenbrug en het knooppunt Merelbeke) (AWV - december 2000)**

Uit deze studie komen volgende prioriteiten : op korte termijn dient de aansluiting R4/Adolphe Pégoudlaan aangelegd te worden in combinatie met een keerlus aan de buitenring die toelaat dat men bij het verlaten van de parkeer-plaatsen van de Flanders Expositie de E40 kan bereiken zonder al te veel om te rijden (is ondertussen reeds gebeurd voor beiden) ; op middellange termijn voorziet men de heraanleg van de Kortrijksesteenweg en op langere termijn een fietsoversteek over de Ringvaart naar de Flanders Expositie.

- **Impact Ruimtelijke ontwikkelingen N43 –Gent (Stad Gent - juni 2004)**

Uit deze studie onthouden we dat nieuwe kantoor – en andere projecten langs de Kortrijksesteenweg wel degelijk invloed hebben op de verkeersafwikkeling en vooral in de avondspits een duidelijke toename van de filekans zullen veroorzaken. Bij het ontwikkelen van een stedenbouwkundige visie voor deze steenweg is het belangrijk met deze conclusies rekening te houden.

- **N43 – Kortrijksesteenweg (AVW - vak 'De Sterre – Drie Sleutels') – verkeersplanologische en stedenbouwkundige studie – streefbeeld (mei 2001)**

Voor dit RUP is het van belang dat men rekening houdt met de vernieuwde knooppunten die men in deze studie voorziet ter hoogte van de Poolse Winglaan en de afrit E40. Deze zullen door een grotere ruimteinname mogelijks een verleggen van de huidige rooilijn vergen.

### **3.2.3 Beleidsplannen**

- **Mobiliteitsplan Gent – fase 3 : Opbouw van het beleidsplan (Stad Gent - jan. 2003)**

Momenteel is de bereikbaarheid van het gebied van de Flanders Expositie eerder autogericht door de directe aansluiting op de R4 en de E40. Essentieel voor dense invulling is echter ook dat de openbaar-vervoerontsluiting zo optimaal mogelijk wordt uitgebouwd, dit om verkeersproblemen op het hoofdwegennet te vermijden. Conform het tramconcept werd de doortrekking van tramlijn 1 voorzien (en ondertussen ook gerealiseerd tot aan Flanders Expo), zodat vanaf de site snel het Sint-Pietersstation en de kernstad kunnen worden bereikt en de Flanders Expositie gelinkt wordt aan de keuze deze as prioritair uit te bouwen als structurerende tramas. Het thans voorgestelde eindpunt dient daarbij nog uitgebreid te worden tot een lokale lusstructuur om de ganse site optimaal te ontsluiten. De openbaar-vervoertoeankelijkheid kan nog worden vergroot met een evenementenstation voor treinverkeer.

- **Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen**

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is bij besluit van de Vlaamse regering definitief vastgesteld op 23 september 1997; de bindende bepalingen zijn bij decreet van 17 december 1997 bekrachtigd.

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen legt de structuurbepalende elementen vast op Vlaams niveau en formuleert een ruimtelijk beleid voor deze elementen. Het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Flanders Expositie moet rekening houden met deze selecties en het vooropgestelde beleid. De elementen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen die relevant zijn voor deze site worden hieronder weergegeven.

Het gebied van de Flanders Expositie maakt deel uit van het grootstedelijk gebied Gent. Binnen grootstedelijke gebieden wordt een belangrijk aandeel van de groei in Vlaanderen inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten opgevangen. Daarnaast werden er een aantal lijninfrastructuren in het gebied geselecteerd waardoor deze een functie kregen toegewezen ( zie ook onder 2.1 feitelijke toestand)

- **Het ruimtelijk provinciaal structuurplan**

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan is op 10 december 2003 definitief vastgesteld door de provincieraad, en door de Vlaamse regering goedgekeurd op 18 februari 2004.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen legt de structuurbepalende elementen vast op provinciaal niveau en formuleert een ruimtelijk beleid voor deze elementen. Het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Flanders Expositie moet rekening houden met deze selecties en het vooropgestelde beleid. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen sluit aan bij de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

### **3.2.4. Milieustudies :**

- **Plan-MER Site Flanders X-po**

De opmaak van een plan-MER kadert binnen de bestaande milieuwetgeving i.c. het MER/VR decreet van 18 december 2002. In deze plan-MER worden een aantal milieudisciplines bestudeerd. Op basis van de aanbevelingen van de goedgekeurde plan-MER (dd. 12/5/2006) zoals samengevat in het onderdeel eindbespreking wordt er in wat volgt een synthese gegeven van de voornaamste effecten per discipline samen met de daaraan gerelateerde voorstellen van mitigerende maatregelen. De eindbespreking is integraal overgenomen. De voor het RUP meest relevante zaken worden aangeduid met een ►

UITTREKSEL UIT EINDBESPREKING UIT PLAN-MER (p 383-389):

❖ ***Bodem***

***Synthese effecten***

Aanlegfase

- Verdichting: nauwelijks gevoelige zones binnen de werkzone
- Profielverstoring: zeer beperkt negatief; momenteel nauwelijks bodemprofiel aanwezig
- Risico op bodemzetting: binnen invloedsstraal bemalen bij ondraagkrachtige grond (risico aan gebouwen Putkapelstraat)
- Verontreiniging t.g.v. calamiteiten: zeer gering tot neutraal

Exploitatie

- Geen bijkomende impact te verwachten op structuur- en profielwijziging, noch op stabiliteitsaspecten of zettingen
- Effecten op bodemkwaliteit t.g.v. afstromend of opspattend hemelwater van de wegen zijn beperkt

***Remediërende maatregelen***

- Accidentele vervuiling vermijden door controle materieel
- Beperken bodemverdichting
  - Werken met rupsvoertuigen
  - Gebruik van rijplaten
- Werken uitvoeren in drogere perioden
- Vermenging bodemlagen vermijden
- Risico op bodemzetting nader onderzoeken en opvolgen tijdens de werken

- Screenen van reeds bestaande bodemstudies

## ❖ **Water**

### **Synthese effecten**

#### Aanlegfase

##### *Grondwater - waterhuishouding*

- Bemaling: impact van bemaling op de grondwaterstroming en -stand is tijdelijk:
  - Bij grondwaterstand 1,4m-mv: invloed tot ca. 40m rond diepe bouwput (diepte 5,1m) en ca. 6m rond standaard bouwput (max. diepte 1,5m) bij afvoer bemalingswater
  - Bij grondwaterstand 0,5m-mv: invloed tot ca. 48m rond diepe bouwput (diepte 5,1m) en ca. 14m rond standaard bouwput (max. diepte 1,5m) bij afvoer bemalingswater
  - Invloed wordt sterk beperkt bij toepassen retourbemaling
- Een invloed op de vereiste capaciteit van de bemaling t.g.v. een toestroom vanuit de Ringvaart naar de nabijgelegen bouwput is beperkt tot weinig waarschijnlijk.
- Tijdelijke afvang van het opkwellend grondwater (beperkter bij retourbemaling)
- Grondwaterwinningen aan rand plangebied ondervinden geen invloed van de bemaling

##### *Grondwater - kwaliteit*

- Verontreiniging: naar aanleiding van calamiteiten; matig negatief
- Bemaling: mogelijke bodemverontreiniging kan verder worden verspreid via het grondwater
- Bemaling: mogelijke oppervlaktewaterverontreiniging die zou worden verspreid in het grondwater bij bemalen in bouwputten nabij de Ringvaart zal beperkt zijn.

##### *Oppervlaktewater - huishouding*

- Verhoogde debieten –overschrijden capaciteit - indien bemalingswater geloosd wordt op oppervlaktewater.
- Bij retourbemaling zijn geen effecten te verwachten op oppervlaktewater
- Kwetsbaarheden van de waterlopen voor capaciteitsproblemen: Ringvaart niet kwetsbaar en Grietgracht en Boesbeek hebben mogelijks onvoldoende reservecapaciteit
- Door onoordeelkundige grondstockage (bv. in valleigebied) kan ev. wateroverlast worden gecreëerd
- Dempers verpompen: neutraal effect

##### *Oppervlaktewater –kwaliteit en structuurwijziging*

- Bij retourbemaling zijn geen effecten te verwachten op oppervlaktewater
- Lozen bemalingswater op de dichtstbijzijnde gracht of waterloop: positieve zowel als negatieve impact op de waterkwaliteit, afhankelijk van grondwaterkwaliteit
- Effecten op structuurkwaliteit:
  - T.g.v. lozen bemalingswater
  - T.g.v. vergraven of omleiden

#### Exploitatiefase

- Er wordt niet permanent gedraineerd
- Plaatselijk een wijziging van de grondwaterstroom of grondwater-opstuwend effect wanneer de constructie diep ondergronds gaat tot op een on- of slecht doorlatende laag (mogelijks t.h.v. voorontwerp-RUP zone z7a)
- ▶ – De waterhuishouding dient verplicht te worden bestudeerd binnen de inrichtingsstudie per zone.
  - De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater dient te worden

opgevolgd: de stedenbouwkundige verordening gaat dan ook uit van het principe dat hemelwater in eerste instantie hergebruikt moet worden, dan infiltreert in de bodem en als het niet anders kan, vertraagd wordt afgevoerd.

- Effecten op grondwaterhuishouding kunnen zowel positief, negatief als neutraal worden beoordeeld
- Mogelijk risico op effect waterberging van de Grietgracht t.g.v. aanleg wegenis
- De waterlopen vertonen een verschillende risicograad inzake capaciteitsproblemen bij het ontvangen van hemelwater afkomstig van bijkomende verharde oppervlakte. In principe worden de effecten van afvoer naar Ringvaart of Grietgracht neutraal beoordeeld aangezien de projectontwikkeling dient te voldoen aan de geldende regelgeving. Voor afvoer naar de Boesbeek daarentegen zouden capaciteitsproblemen kunnen optreden, zelfs indien voldaan aan de geldende gewestelijke verordening.
- Drie trappen worden gevolgd in het kader van de ontwikkelingen op site Flanders X-po:
  - Opvang en hergebruik kan mogelijk worden uitgevoerd door het inrichten van groendaken, het gebruik van hemelwater voor het onderhoud van gebouwen, toiletspoeling en dergelijke.
  - Er dient indien mogelijk (indien de fysische bodem (grond- en grondwater) aspecten dit toelaten te worden uitgegaan van maximale infiltratie.
  - Indien niet maximaal kan worden geïnfilteerd, wordt het gebufferde hemelwater vertraagd afgevoerd. De Ringvaart is in dit geval het meest aangewezen daar hier geen capaciteitsprobleem speelt. Het lozen op de Boesbeek lijkt geen goede oplossing voor de (vertraagde) afvoer van hemelwater.
- Kwaliteitseffecten ten gevolge van het gebruik van pesticiden, het gebruik van dooizouten, het infiltreren van hemelwater via half-doorlatende parkings en via infiltratievoorzieningen worden beperkt negatief tot verwaarloosbaar beoordeeld.
- Afvalwater via een stelsel van rioleringen en collectoren en opvang van lozingspunten: positief beoordeeld. Het collectorenstelsel functioneel zal zijn wanneer de eerste ontwikkelingen zich op het terrein realiseren, nl. ten vroegste begin 2008. De planning van de aanleg van de collectoren strookt dan ook met de geplande ontwikkelingen op het terrein.

### ***Remediërende maatregelen***

- – Er zal worden voldaan aan de principes van integraal waterbeheer: eerst kiezen voor hergebruik, dan infiltreren, dan vertraagde afvoer met buffering. Binnen de inrichtingsplannen (correctie: inrichtingsstudies) wordt –zelfs al betreft het verharde oppervlakten van > 1000m<sup>2</sup>, zoveel mogelijk creatief naar oplossingen gezocht wat betreft infiltratiemogelijkheden voor het hemelwater van de verharde oppervlakten. Adviezen per voorontwerp-RUPzone in §7.2.2.1.2 worden aan het RUP gelinkt en verder uitgewerkt in inrichtingsplannen (correctie: inrichtingsstudies).
- – Er wordt per bouwproject kritisch bekeken welke verharde oppervlakten in aanmerking komen om aangelegd te worden in waterdoorlatend materiaal, in samenhang met de problematiek van infiltratie en risico's voor overstromingen, buffering e.d.
- Projecten dienen binnen het plangebied te worden getoetst aan het stedelijk bouwreglement (infiltratie, buffering, hergebruik van hemelwater, scheiding van afvalwater en hemelwater en het vrijwaren van baangrachten).
- Indien hemelwater vertraagd wordt afgevoerd naar de Grietgracht, zal de aanleg van een buffering noodzakelijk zijn. Bij de aanleg van bufferbekkens wordt voorgesteld om een gescheiden aanleg uit te voeren van dakwater en van run-off water van wegenis en parkings.

- De lozingsvoorwaarde op de Boesbeek dient bij voorkeur een lozingsverbod in te houden.
- Controles op aansluiting van gebouwen op de riolering
- Geen grondstockage in water-kwetsbare zones (zoals lager gelegen zones langs de Grietgracht)
- Specifieke terrein- en studiewerkzaamheden voor vaststelling eventuele verontreiniging – Aandacht naar waterkwantiteit en kwaliteit tijdens bemalen
- – Kiezen voor oevers met ecologische meerwaarde; aandacht voor aanwezige grachtenstelsels
- Tijdens de voorbereiding van de bemalingswerken: analyse maken van het streefpeil van de bouwput en vergelijken met de te verwachten waterstand in de Ringvaart. Indien toestroom vanuit de Ringvaart dienen maatregelen te worden genomen om de bemalingsdebieten/volumes te beperken en om vermenging met grondwater te vermijden.
- Er worden een aantal aanbevelingen gegeven voor het beheer van het openbaar en privé-domein
- Het potentieel verlies aan waterberging nader onderzoeken in overleg met de beheerder van de Grietgracht en de stad.
- Zinken dakgoten te voorzien van een coating of gebruik andere materialen

#### ❖ **Fauna en flora**

##### **Synthese effecten**

- Noordzijde site evolueert naar smallere groenband. Kans dat de Groene Ring zijn ecologische verbindingfunctie zal behouden is kleiner geworden. Verbindingsfunctie plangebied binnen het Schelde-Leie-systeem wordt gehypothekeerd
- In 'zone voor kantoorachtigen, wonen en natuur' kunnen huidige natuurwaarden niet behouden blijven: significant negatieve impact op biodiversiteit, structuurdiversiteit, migratiemogelijkheden.
- Verlengen 'zone voor fietsers' dwars doorheen al verzwakt natuurgebied: significante natuurschade
- Belangrijkste negatieve effecten o.v.v. natuurwaarden worden verwacht in Z10b, Z5 en Z11

##### **Remediërende maatregelen**

- - Streven naar behoud natuurwaarden en behoud voldoende brede Groene Ring (bv. zonebedekking realiseren binnen densere gehelen, geen 'uitwaaiering' van kantoren 'in het groen', maar concentreren op Z-zijde bij ringweg). Randvoorwaarde bij de ontwikkeling van het gebied is de vereiste tot het opstellen van een natuurinrichtingsplan (correctie: natuurinrichtings-studie) met uitvoering tegelijkertijd aan de aanleg van de infrastructuur en dit voor voorontwerp-RUP-zones z5a, z5b, z11, z14 en z15. Dit natuurinrichtingsplan (correctie: natuurinrichtingsstudie) biedt binnen de betreffende zones grotere garanties tot instandhouden of verhogen van natuurwaarden.
- Meer natuurtechnisch uitvoeren van bermbeheer en oeverinrichting
- Zoveel mogelijk behouden van baan- en afwateringsgrachten
- Bij aanplanten, gebruik van inheems, standplaats-gebonden soorten
- Uitdrukkelijk sparen omliggende vegetaties, stockeren gronden in minder waardevolle gebieden
- - Inrichtingsplan (correctie: inrichtingsstudie) natuurzones
- Geen overstortconstructies localiseren op gevoelige waterloopstructuren

## ❖ **Monumenten en landschappen**

### **Synthese effecten**

#### Aanlegfase

– Cultuurhistorie:

- Archeologisch patrimonium: sterk negatief wegens sterke kwetsbaarheid en grote omvang: eventuele archeologische resten kunnen bij de graafwerken beschadigd worden
- Landschap: als getuige van de occupatiegeschiedenis, wordt beschadigd doch beperkt tot verwaarloosbaar
- Landschapsstructuur: beperkt negatief
- afbakenen werkstrook, rooien begroeiing en aantasting KLE's kan zorgen voor bijkomende versnippering
- Landschapsbeeld en -beleving: matig negatief
- wordt hoofdzakelijk binnen het plangebied en aan de rand van de Kortrijksesteenweg geschaad

#### Exploitatiefase

- ▶ – Cultuurhistorie: positief - historisch gelinkt bos krijgt juridische bescherming ('zone voor natuur').
- Landschapsstructuur: neutraal
- Landschapsbeeld en -beleving: positief :• in de plaats van ruimtelijke wanorde en een weinig gestructureerd geheel komt een gestructureerd geheel. Groenbuffers worden vervangen door 'gebouwenbuffers'.

### **Remediërende maatregelen**

- Preventief archeologisch onderzoek kan ongedocumenteerde vernietiging van bodemarchief voorkomen - Bij aanleg van werkzone wegeninfrastructuur ter hoogte van historisch bos dient ruimte-inname in het bos vermeden te worden.
- ▶ – Rooien van opgaande vegetatie (in Z5) beperken

## ❖ **Mens –ruimtelijke aspecten**

### **Synthese effecten**

#### Aanlegfase

- Geen significante effecten op niveau plan-MER

#### Exploitatiefase

- Veel efficiënter ruimtegebruik dan huidige toestand
- Sterke toename werk-, woon- en ontspannings-mogelijkheden zonder leegzuigeffect op binnenstad
- Duurzame ontwikkeling vanuit RSG
- Beperkte wind-, zicht- en schaduwhinder t.g.v. programma kantoortorens

### **Remediërende maatregelen**

- ▶ – Fasering voldoende spreiden om overaanbod te vermijden
- ▶ – In het voorontwerp-RUP beperkingen opleggen ter voorkoming van gesloten hoogbouwwanden (zoals uitgaan van principe dambordpatroon, voorschriften opnemen die de 'footprint' van de hoogbouw beperken evenals minimale afstanden t.o.v. rand van de bestemmingszone

## ❖ **Mens –mobiliteit**

### **Synthese effecten**

#### Aanlegfase

- begroting potentiële verkeershinder niet mogelijk
- tijdelijk tekort aan parkeerplaatsen (1000-1900) bij aanvang fase 1

#### Exploitatiefase

- sterke verslechtering verkeersafwikkeling; congestie E40 halweg fase 1 en R4 bij eindfase - toename lengte wachtrijen op N43
- sterke verbetering doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer
- sterke verbetering bereikbaarheid met openbaar vervoer
- licht positieve parkeerbalans op normale (gemiddelde) dagen

- negatieve parkeerbalans op piekdagen (wordt opgelost door 'parkeren op afstand')
- geen verslechtering verkeersleefbaarheid N43
- geen cumulatief effect met Arteveldestadion

### ***Remediërende maatregelen***

#### Aanlegfase

- aanleg tijdelijke parking
- minst hinderende routes voor werfverkeer en omleidingen
- meest verkeershinderende werken tijdens daluren

#### Exploitatiefase

- - wegenis realiseren vooraleer verzadigingspunt is bereikt
- - aanleg 4e rijstrook op E40 tussen E17 en afrit Adolphe Pégoudlaan (= noodzaak vanaf ca. 180.000m<sup>2</sup>)
- realisatie Siffertunnel R4-noord (= wenselijk vanaf ca. 450.000m<sup>2</sup>)
- aangepaste herinrichting N43
- mogelijkheid nagaan tot opvoeren aantal parkeerplaatsen om nood aan 'parkeren op afstand' te verkleinen
- gebruik openbaar vervoer en langzaam verkeer stimuleren

### **❖ Geluid**

#### ***Synthese effecten***

#### Aanlegfase

- maximaal geluidsdrukniveau vanwege werfwerkzaamheden
- 60-65dB(A) in straten rondom site Flanders X-po volledig gemaskeerd door bestaand verkeersgeluid vanaf 350m

#### Exploitatiefase

- geluidshinder voor omwonenden stijgt van ca. 55dB(A) naar 60-62dB(A) in fase 1 + 1dB(A) extra in eindfase
  - o overdag t.g.v. wegverkeer (drempelwaarde = 60dB(A))
  - o 's avonds + 's nachts t.g.v. laden en lossen (drempelwaarde = 45-50dB(A)) - stijging aantal sterk gehinderden rondom site van 24 naar 100 individuen (inclusief nieuwe bewoners)
- meer dan 60dB(A) in zone voor natuur

### ***Remediërende maatregelen***

#### Aanlegfase

- maximaal werken overdag
- aangepaste werfroutes

#### Exploitatiefase

- - maximale schermwerking bij positionering hogere gebouwen (geschrinkt opstellen) in Z2a en Z2b, in combinatie met geluidsberm of grond dam waar er geen hogere gebouwen zijn voorzien
- alhoewel er geen verplichting is om het wegverkeerslawaaï van de ringweg te reduceren volgens het ontwerp KB, kan de opportuniteit om zowel het wegverkeerslawaaï als het spoorweglawaaï te reduceren voor de woningen in de Stijn Streuvelslaan onderzocht worden
- voldoende geluidsisolatie voorzien voor de nieuwbouw in Z2a en Z2b
- inplanting leefvertrekken afstemmen op omgevingsgeluid
- Alhoewel het LAeq,dag niveau ter hoogte van de woningen in de Schilderswijk momenteel al meer dan 65 dB(A) bedraagt tengevolge de E40 en het op –en afritten complex is het wenselijk om de opportuniteit van een geluidsscherm aan deze zijde van de autosnelweg/op –en afritten complex te onderzoeken.

❖ **Lucht**

**Synthese effecten**

Aanlegfase

- in tijd gespreide emissies van uitlaatgassen en opwaaiend stof
- geen realistische impactprognose mogelijk

Exploitatiefase

- beperkte overschrijding toekomstige grenswaarde (2010) NO<sub>x</sub> langs N43, traject Ringvaart tot De Sterre
- - beperkte tot aanzienlijke overschrijding van toegelaten aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde fijn stof vlakbij E40, Adolphe Pégoudlaan en N43 traject Ringvaart tot De Sterre
- met uitzondering van de binnenlussen, nieuwe infrastructuur in het plangebied, globale verbetering luchtkwaliteit ondanks toename verkeer en emissie t.g.v. gebouwenverwarming, in aanzienlijke mate bepaald door de te verwachten daling van de achtergrondconcentraties.

**Remediërende maatregelen**

Aanlegfase

- aangepaste werfinrichting en beheer

Exploitatiefase

- stimuleren alternatieve vervoerwijzen
- snelheidsreducerende en -harmoniserende maatregelen
- beperking dieselmotoren
- nageschakelde technieken, i.c. roetfilters en katalysatoren
- beperking vrachtwagentrafiek

(einde uittreksel uit eindbespreking)

**STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN NA PLAN-MER**

Een aantal van de hierboven vermelde remediërende maatregelen zullen bv. moeten uitgewerkt worden tijdens de planning en uitvoering van de werken. Andere hebben met beheer te maken, algemeen mobiliteitsbeleid, milieubeleid of nog andere beleidsdomeinen.

Sommige maatregelen worden reeds via de gemeentelijke of gewestelijke stedenbouwkundige verordening geregeld

Slechts een aantal maatregelen vallen binnen het toepassingsgebied van het RUP en worden als volgt vertaald in algemene of specifieke stedenbouwkundige voorschriften:

<b>Remediërende maatregel uit plan-MER</b>	<b>Vertaling in stedenbouwkundige voorschriften</b>
studie waterhuishouding binnen de inrichtingsstudie per zone	Voor de meeste zones is in de voorschriften de opmaak van een inrichtingsstudie verplicht gesteld en is het bestuderen van de waterhuishouding een verplicht onderdeel van de inrichtingsstudie
voldaan aan de principes van integraal waterbeheer	De aanleg van grachten is opgenomen in de zone voor interne ringwegen z11 en in de zone voor ontsluitingswegen z12 (binnen het projectontwikkelingsgebied). In de zone voor natuur z10 wordt de aanleg van bufferbekkens verplicht. In de zones z1, z2, z3, z4, z5 en z9 moeten de verhardingen beperkt

	maximaal in waterdoorlatende materialen worden aangelegd.
bepaling waterdoorlatende verhardingen	In de zones z1, z2, z3, z4, z5 en z9 moeten de verhardingen beperkt maximaal in waterdoorlatende materialen worden aangelegd.
kiezen voor oevers met ecologische meerwaarde	opgenomen in de voorschriften voor zone voor natuur z10 en zone voor waterloop z13
aandacht voor aanwezige grachtenstelsels	opgenomen in de voorschriften voor zone voor kantoren z6a
Streven naar behoud natuurwaarden en behoud voldoende brede Groene Ring + opstellen van een natuurinrichtings-studie met uitvoering tegelijkertijd aan de aanleg van de infrastructuur	Ten opzichte van het voorontwerp RUP en ontwerp RUP werd de oppervlakte van de zone voor kantoorachtigen, wonen en natuur z5 verkleind en de zone voor natuur z10 substantieel uitgebreid opgenomen in de voorschriften zone voor kantoren, wonen en natuur z5 en zone voor natuur z10
inrichtingsplan natuurzones	opgenomen in de voorschriften zone voor kantoorachtigen, wonen en natuur z5 en zone voor natuur z10; opgenomen in de voorschriften onder de bepaling "inrichtingsstudies", onderdeel gebieden "buiten de zone voor projectontwikkeling
historisch gelinkt bos krijgt juridische bescherming ('zone voor natuur').	Plan werd aangepast aan deze opmerking
Rooien van opgaande vegetatie (in Z5) beperken	opgenomen in de voorschriften van de zone voor projectontwikkeling en fase 1 en 2 – z0, z0' en z0"
fasering voldoende spreiden	opgenomen in het voorschrift 'Mobiliteitsmonitoring' (Deel II, 2.8): koppeling van de ontwikkeling aan de aanleg van de infrastructuur en aan de mobiliteitsmonitoring
in het RUP beperkingen opleggen ter voorkoming van gesloten hoogbouwwanden	opgenomen in de voorschriften van zone voor kantoren z6
wegenis realiseren vooraleer verzadigingspunt is bereikt	de verplichting van de aanleg van de noodzakelijke ontsluitingswegen is opgenomen in het voorschrift "ontsluitingswegen" (Deel II, 2.4)
aanleg 4de rijstrook op E40 tussen E17 en afrit Adolphe Pégoudlaan (= noodzaak vanaf ca. 180.000m <sup>2</sup> )	opgenomen in het voorschrift 'Mobiliteitsmonitoring' (Deel II, 2.8): koppeling van de ontwikkeling aan de aanleg van de infrastructuur en aan de mobiliteitsmonitoring de verplichting om de fasering af te stemmen op de conclusies van de Mober is opgenomen in het voorschrift voor zone voor projectontwikkeling z0
maximale schermwerking bij positionering hogere gebouwen (geschrant opstellen) in Z2a en Z2b, in combinatie met geluidsberm of grondnam waar er geen hogere gebouwen zijn voorzien	opgenomen in de "specifieke algemene bepalingen" (Deel II, 2.2), en in de voorschriften voor zone voor wonen en kantoorachtigen z2 en zone voor groen- en geluidsbuffer z20

<p>beperkte tot aanzienlijke overschrijding van toegelaten aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde fijn stof vlakbij E40, Adolphe Pégoudlaan en N43 traject Ringvaart tot De Sterre</p>	<p>opgenomen in het natuurinrichtingsplan (boscompensaties);          verplichting laanbeplantingen opgenomen in de zone voor interne ringweg z11 en in de zone voor ontsluitingswegen z12 (binnen het projectontwikkelingsgebied);          opgenomen in de groenbuffer van de zone voor groen- en geluidsbuffer z20;          de verplichting om de niet-verharde delen te voorzien van groenaanleg is opgenomen in de zones z2, z3, z5,z9b.</p>
--	--

## **4. Visie**

Wat betreft de krachtlijnen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied geldt uiteraard in de eerste plaats het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

In het masterplan wordt de ruimtelijke visie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan programmatorisch uitgewerkt en wordt er ook een ontwerpmatige dimensie toegevoegd. Deze houdt rekening met de eigenheid van het gebied en bouwt ook voort op vroegere studies. Tegelijkertijd wordt deze getoetst via de parallel opgezette studies op haalbaarheid i.c. op vlak van mobiliteit en planeconomie.

De belangrijkste ambitie van het masterplan is tweeledig:

- de site te ontwikkelen tot een (inter)nationale concentratie van leisure, retail, expo en werken in een hoogwaardige en stimulerende 'werk en vermaak' omgeving;
- de site te ontwikkelen tot een nieuw stadsdeel waarin naast 'werk en vermaak' ook plaats is voor wonen en natuur en waar de stedenbouwkundige structuur de locatie verankert in de stad en ter plaatse laat aansluiten op de directe omgeving.

Bij de opmaak van het RUP werd er bewust gekozen om enkel de meest essentiële elementen vast te leggen in de stedenbouwkundige voorschriften.

De reden hiervoor is terug te vinden in het feit dat :

- het gebied grotendeels onbebouwd is waardoor het aantal vrijheidsgraden veel groter is dan in een reeds bebouwd gebied waar afstemming op bestaande toestanden noodzakelijk is.
- het over een uitgestrekt gebied gaat met een zeer omvangrijk programma dat dus maar ook op zeer lange termijn kan gerealiseerd worden. Om te zorgen dat het plan voor een zo lang mogelijk traject van de gebiedsontwikkeling ook zijn rol als ruimtelijk ordeningsinstrument kan blijven spelen moeten de stedenbouwkundige voorschriften in dit perspectief dan ook automatisch voldoende algemeen blijven en niet te veel details vastleggen.
- de stedenbouwkundige voorschriften zijn dan ook hoofdzakelijk gericht op het vastleggen van bestemmingen en programma's en op zeer algemene inplantings- en inrichtingsvoorschriften.
- de uitwerking van de inplantings- en inrichtingsvoorschriften op perceelsniveau worden daardoor deels doorgeschoven naar de beoordeling van de vergunningen waarbij de inrichtingsstudies de nodige informatie zullen aanleveren voor een globale kadering.

Vijf aspecten zijn essentiële dragers voor de ontwikkelingsvisie en zijn de onderbouw voor het RUP

### **1. Een neutrale en duurzame ruimtelijke structuur met flexibiliteit van invulling die in fases gerealiseerd wordt**

De ruimtelijke hoofdstructuur wordt in hoofdzaak bepaald door enerzijds de Adolphe Pégoudlaan als enige ontsluitingsweg van de site en anderzijds

door de ringstructuur die noodzakelijk is om de bereikbaarheid van de site te garanderen maar die daardoor ook in belangrijke mate de structuur van het gebied vastlegt.

Vanwege de omvang van de locatie en het programma kent de realisatie van het project een lange looptijd (wellicht zelfs van tientallen jaren). Voor een succesvolle ontwikkeling van de site zal de realisatie van het totale plan plaats moeten vinden in een aantal min of meer autonome stappen, waarbij het programma per stap op 'synergie en ruimte' wordt gebaseerd. Het masterplan is dan ook gebaseerd op meerdere fases die op zich 'compleet' zijn. Dit 'compleet' zijn betreft niet alleen het beeld van bebouwing en publieke ruimte, maar ook in de zin van planeconomie en bereikbaarheid, van parkeren en verkeersafwikkeling. Bij alle stappen in de projectontwikkeling zullen ook de best beschikbare technieken op vlak van waterbeheer worden toegepast.

## **2. Het creëren van netwerken op verschillende niveaus**

Het netwerk situeert zich op twee niveaus namelijk op dat van de hoofdwegenstructuur die toegankelijkheid van het gebied moet waarborgen en die tevens moet zorgen voor de interne distributie van de hoofdverkeersstromen en van het fijnmazige netwerk van straten en pleinen.

De hoofdwegenstructuur in het gebied is een gesloten circuit dat op twee plaatsen aantakt op de Adolphe Pégoudlaan. Deze aantakkingen zijn aan de noord- en zuidzijde gesitueerd en verbinden ook het oostelijk en westelijk deel van de site met elkaar via viaducten over de Adolphe Pégoudlaan. Deze hoofdstructuur wordt gefaseerd gerealiseerd. Deze fasering loopt gelijk op met de gefaseerde realisatie van het programma.

De auto-ontsluiting van de totale site kan en zal enkel verlopen via de Adolphe Pégoudlaan. Deze ontsluitingsweg heeft daardoor een belangrijke invloed op de structurering van het gebied. Daarbij krijgt de site een tramontsluiting en is er een langzaam-verkeer-verbinding over de Ringvaart richting Sint Pietersstation in het plan opgenomen.

De wegen van het circuit zijn 'traditioneel stedelijk' geprofileerd: auto's, fietsers en voetgangers, trams (reservering), bomen en landschap worden tot een publieke ruimte bijeengebracht.

De ambitie een nieuw stadsdeel te realiseren staat of valt met de ontwikkeling van een continu, gebiedsdekkend netwerk van publieke ruimtes (straten, pleinen...) waarbinnen de diverse gebouwen, schalen, programma's en functies zich met elkaar mengen en zorgen voor een goede verblijfskwaliteit en activiteit (op de begane grond en de eerste verdieping). Binnen de hoofdstructuur vindt dan ook verdere verfijning plaats die in de verdere uitwerking van de planontwikkeling tot stand moet komen (in de vorm van straten, entrees, atria, binnenplaatsen, pleinen en binnengebieden), zodat door bouwplanontwikkeling een uitwerking van de hoofdstructuur plaatsvindt naar fijschaligheid, menging en uitwisseling van gebouwen, programma's en publieke domeinen.

## **3. Een zonering met een aantal thematische en programmatische zones voor de ontwikkeling van een palet specifieke milieus;**

Binnen de stedenbouwkundige structuur zijn verschillende gebieden aangegeven met een duidelijk omschreven programma en dus uiteindelijk met een onderscheiden karakter. Daarenboven vindt een programmatische en thematische zonering plaats zodat een aantal velden wordt verenigd in grotere stedenbouwkundige gehelen en een palet van onderscheiden milieus kan worden aangeboden. Het gebied wordt dus niet beschouwd als een op uniforme wijze te ontwikkelen gebied maar als een nieuw stadsdeel met grote diversiteit aan functies en stedenbouwkundige omgevingen en vormgeving.

Programmatisch bestaat iedere fase uit een combinatie van verschillende functies, waarbij elke fase als stedenbouwkundig deelproject specifiek wordt vertaald naar architectuur en publieke ruimte. Daarbij is het o.a. van groot belang dat het algemene programma een specifieke invulling krijgt.

Het programma van eisen per fase zal er toe moeten leiden dat iedere fase:

- voldoende herkenbaarheid kent en uitstraling heeft;
- duidelijk en vernieuwend is qua thema en concept (leisure en retail);
- voldoende mix van functies en kritische massa heeft (leisure en retail);
- een breed palet van typologieën kent (werken);
- eenheid in ruimte binnen het concept toont;
- voldoende flexibiliteit binnen het concept biedt.

#### **4. Een centrumgebied als identiteitsdrager van de hele site**

Het meest centrale gebied, welke in oost-west richting over de Adolphe Pégoudlaan loopt, brengt het programma van recreatie, detailhandel, expo en kantoren in een dynamische en eigentijdse publieke ruimte bij elkaar. Deze publieke ruimte bevindt zich op een zeker niveau boven het maaiveld. De verschillende aanpalende functies geven uit op dit openbaar publiek plein dat ook geconcipeerd wordt in functie van zijn rol als ontmoetingsruimte.

#### **5. Synergie tussen de diverse programma's per fase**

De hoofdontsluitingsinfrastructuur kan in verschillende onderdelen opgesplitst worden die mits aangelegd in de goede volgorde elk op zich een functionerend geheel kunnen vormen en bijdragen tot een geleidelijke opbouw van een totaalsysteem.

Dit betekent bijvoorbeeld ook dat voor het parkeren uitgegaan wordt van een integraal parkeersysteem met parkeermanagement. Omwille van de hoge kostprijs en de beperkte ruimte moet er gezocht worden naar een voldoende maar van een toch zo beperkt mogelijk aantal parkeerplaatsen. Dit kan opgelost worden door de ontwikkeling en toepassing van een systeem van parkeermanagement. De bedoeling van het te ontwikkelen dynamische systeem van parkeermanagement is dat er zodanig efficiënt (mede)gebruik zal kunnen worden gemaakt van de beschikbare plekken. De site – vooral dan in beginfase het oostelijk deel - is zeer geschikt voor Park&Ride door zijn ligging tov de binnenstad en door de aanwezigheid van een goede openbare vervoersverbinding (tram). De synergie beperkt zich dus niet tot het gebied zelf maar gaat tot buiten zijn grenzen.

Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoerssysteem. Ook dit is uitermate belangrijk voor de ontwikkeling van het gebied maar ook voor het gebied tot aan het station.

## **5. Vertaling van de visie in krachtlijnen**

De volgende krachtlijnen vormen de basis voor de gewenste stedenbouwkundige ontwikkeling van dit gebied.

(zie bijlage : ruimtelijke concepten)

### **Eénduidige ontsluiting van de zone met scheiding lokaal en doorgaand verkeer**

De ontsluiting van het gebied gebeurt enkel via twee verkeerswisselaars namelijk daar waar de E40 en de R4 aantakken op de Adolphe Pégoudlaan. De Adolphe Pégoudlaan zelf vormt de hoofdontsluitingsas in het gebied.

Omdat de Adolphe Pégoudlaan een onderdeel vormt van de noordzuidverbinding tussen E40 (A10) en de N49 (A11) aan de westzijde van Gent heeft deze naast een functie voor bestemmingsverkeer ook een belangrijke functie voor doorgaand verkeer. Deze dubbele functie vergt dus naast een aangepaste capaciteit ook een duidelijke en aangepaste inrichting voor de scheiding tussen lokaal en doorgaand verkeer.

### **Een lusvormige parkingtoegang ordent de ruimte**

Om te verhinderen dat het bestemmingsverkeer een terugstuw veroorzaakt op de autosnelweg of R4, wordt een dubbele lusvormige infrastructuur voorzien die deze lokale verkeerstromen moet bufferen vooraleer zij hun bestemming vinden in de parkeervoorzieningen. Deze lusvormige structuur vormt een interne ringweg die omwille van de gestelde capaciteitseisen een breed profiel krijgt. Daardoor heeft deze naast de Adolphe Pégoudlaan ook automatisch een sterk structurerend karakter voor de gehele site.

### **Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer**

De uitsluitende bereikbaarheid van het gebied vanaf een autosnelweg en de R4 brengt het nadeel mee dat de bereikbaarheid van dit gebied sterk afhankelijk is van de mobiliteitsmogelijkheden van deze wegen. Vandaar het belang om dit gebied, nog meer dan elders, te voorzien van een goede bereikbaarheid voor het openbaar vervoer. De recente aanleg van de tramlijn vertrekkende van het Sint-Pietersstation is een goede aanzet maar behoeft op termijn zeker een verdere uitbreiding op de site zelf door een meer uitgebreide lus die het volledige gebied binnen loopafstand van openbaar vervoer brengt. Op lange termijn is het doortrekken van het openbaar vervoer in de zuidelijke richting aangewezen. Daarnaast is het ook gewenst om op termijn een evenementenstation te voorzien langs de spoorweg voor het opvangen van de verplaatsingsbehoeften op piekmomenten bij grootschalige manifestaties.

### **Kern met grootschalige grootstedelijke functies**

De interne ringweg verdeelt de site in twee duidelijke entiteiten. De gebieden buiten de ringweg vormen een aantal "randzones" waar in functie van de kenmerken van de aanpalende gebieden specifieke en aangepaste visie wordt ontwikkeld als overgangsgebied. Binnen de interne ringweg

wordt er gekozen voor een belangrijke verdichting. In deze kern worden grootschalige en grootstedelijke functies voorzien : beurs, grootschalige detailhandel, ontspanning, kantoren en kantoorachtigen. Centraal in dit gebied , ten zuiden van de beursgebouwen en over de Adolphe Pégoudlaan heen wordt er een oost-westgericht concentratie van vooral detailhandel en ontspanningsfuncties als een kern met grootstedelijke functies voorzien. Dit gebied wordt het hart van de nieuwe ontwikkelingen in het gebied met een functies die een belangrijk publieksaantrekkelijk karakter hebben.

### **De plint brengt samenhang in de ruimte tussen losse bouwvolumes**

Deze centraal voorziene beurs-, detailhandels- en ontspanningsfuncties worden in een vrij beperkt gebied geconcentreerd. Al deze functies brengen een bijzonder grote parkeerbehoefte met zich mee. Dit kan enkel op een haalbare wijze opgelost worden indien deze niet ondergronds maar onder een dek worden georganiseerd. Hierdoor ontstaat er bovendien bovenop het dek, het dak van deze parking een nieuw publieke ruimte vrij van verkeer en parkeren waarop de vermelde functies kunnen worden ingeplant. Het dek wordt zo ingericht dat er een kwalitatieve samenhang ontstaat tussen de verschillende functies en gebouwenvolumes.

### **Westelijke torenrij beeldbepalend voor de site**

De westelijke torenrij in dit gebied wordt vervolledigd door middel van een aantal markante torens die als bakens moeten functioneren. De torens worden parallel aan de westzijde van de Adolphe Pégoudlaan ingeplant. De laatste wordt ten oosten van de Adolphe Pégoudlaan ingeplant tegen de autosnelweg als beëindiging. De twee torens van de torenrij tegen de autosnelweg vervullen een poortfunctie voor de site en voor het zuiden van de stad.

## **6. Ontwikkeling in velden**

De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de Flanders Expositie en de verschillende krachtlijnen leiden samen tot een ontwikkeling in een aantal gebieden met een specifiek karakter. (zie bijlage: **Structuurschets**)

Binnen deze gebieden situeren zich telkens een aantal velden (cfr. masterplan). Elk veld kreeg in functie van het uitgeschreven ontwikkelingsperspectief een bepaald programma naar aard en omvang en een aantal essentiële inrichtingsprincipes. De voorschriften vertalen dit profiel in ruimtelijke opties en verordenende voorschriften. De velden uit het masterplan komen in het RUP overeen met zones.

De keuze om met velden te werken met daaraan gekoppeld een programmatorische invulling per functie heeft verschillende voordelen :

- per veld is onmiddellijk duidelijk wat er kan gerealiseerd worden wat bij de toepassing van een V/T of %-terreinbezetting zonder berekeningen niet het geval is.
- flexibiliteit tussen velden is een stuk eenvoudiger te definiëren.
- door de duidelijkheid wat er op elk veld kan gerealiseerd worden is elk veld ook onmiddellijk een “ontwikkelingsveld” dat zonder meer kan aangeboden worden voor ontwikkeling.

Onderstaande tabel maakt de samenhang duidelijk tussen de gebieden , de velden en de zones.

<b>Gebieden</b>	<b>Velden (masterplan)</b>	<b>Zone</b>	<b>Overkoepelende zone</b>
oostelijk randgebied	-	Z1	Zone voor wonen
overgangsgebied tussen oostelijk randgebied en de interne ringweg	Veld 11 Veld 16	Z2a + deel Z10 Z2b	Zone voor wonen en kantoorachtigen
westelijk randgebied	Veld 6	Z9a Z9b	Zone voor bedrijven
noordelijk randgebied	Veld 2 Veld 4	Z10 (deel)	Zone voor natuur
	Veld 1 Veld 3	Z5b Z5a +deel Z10	Zone voor kantoorachtigen en wonen
centraal gelegen project- ontwikkelingsgebied binnen de interne ringwegen en tot tegen de E40	Veld 5W Veld 5O	Z4b Z4a	Zone voor kantoorachtigen
	Veld 7 veld 13	Z3a Z3b	Zone voor kantoorachtigen en kortverblijven
	Veld 8 Veld 14 Veld 17 Veld 18	Z6a Z6b Z6c Z6d	Zone voor kantoren
	Veld 9 en 10,	Z8	Zone voor handelsbeurs
	Veld 12O Veld 12W Veld 15	Z7b Z7c Z7a	Zone voor recreatie en kleinhandel

## **6.1 Toelichting deelgebieden.**

Volgende gebieden worden onderscheiden :

### **Het oostelijk randgebied :**

Het betreft hier de residentiële woonbuurten ter hoogte van de Poolse Winglaan, Derbystraat en de Putkapelstraat en deze worden bestendigd. Deze gebieden worden op vlak van bereikbaarheid, zowel voor mechanisch verkeer als voor openbaar vervoer uitsluitend georiënteerd op de Kortrijksesteenweg.

### **Het overgangsgebied tussen het oostelijk randgebied en de interne ringweg (zone 2)**

Moet opgevat worden als overgangsgebied tussen het bestaande residentiële woongebied en de centrale ontwikkelingen met bedoeling om de woonkwaliteit van de reeds bestaande woonfuncties te waarborgen. Vooral woonfuncties en ook kantoorachtigen onder vorm van vrij lage en eerder kleine en losse gebouwen met daartussen veel groenaanleg zijn het meest geschikt om deze doelstelling te bereiken. Deze functies worden op vlak van bereikbaarheid voor auto's uitsluitend en gebundeld georiënteerd op de interne ringweg.

### **Motivatie voor het voorzien van de woonfunctie in zone 2**

De residentiële woonbuurten ter hoogte van de Poolse Winglaan, Derbystraat en de Putkapelstraat hebben behoefte aan een buffering t.o.v. de grootschalige ontwikkelingen op de Flanders Expositie. Oorspronkelijk (cfr. het BPA) werd deze buffering voorzien en gerealiseerd als een groenbuffer. Het is een feit dat groenbuffers slechts goed functioneren als visuele buffer maar nauwelijks als geluidsbuffer terwijl zij een zeer grote ruimte innemen (hier meer dan 5 ha). Zelfs met de handelsbeurs als enige functie in het gebied is de bestaande groenbuffer nauwelijks in staat zijn rol als buffer te spelen. Bij verdere ontwikkeling van het gebied moet er dus naar een adequate buffering gezocht worden, naar een beter ruimtegebruik en naar een betere aansluiting van het nieuw stadsdeel op de bestaande omgeving.

De visie die hiertoe ontwikkeld werd is om de bestaande woonfunctie te bufferen door het voorzien van een beperkte groenbuffer onmiddellijk palend aan de bestaande woonfuncties, gevolgd door de nieuwe woonfuncties en in tweede orde door kantoorachtigen tussen de nieuwe woonfuncties en de interne ringweg. Het groen functioneert dan vooral als visuele buffer en de gebouwen als geluidsbuffer.

De ontwikkelingen in het gebied zullen een belangrijke tewerkstelling meebrengen en dus een bijkomende vraag naar woongelegenheden. Indien we deze vraag kunnen oplossen in de onmiddellijke nabijheid kan hierdoor het mobiliteitsprobleem, waar deze site mee te kampen zal hebben, beter beheerst worden.

In de bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is dit pakket wonen niet expliciet vermeld binnen de Flanders Expositie . Op de schaal van een ruimtelijk structuurplan krijgen gebieden evenwel geen scherpe begrenzing. Het betreffende gebied kan dan ook evengoed beschouwd worden als horende tot de randzone van het

bestaande woongebied en als overgangsgebied naar de Flanders Exposite en niet tot de Exposite zelf. Het pakket wonen vormt in dat geval een onderdeel van het bestaand woongebied. Deze bijkomende woonzone is in dat geval te beschouwen als een “afwerkrand” van het bestaande woongebied. Dat dit pakket vrij omvangrijk is heeft verder alles te maken met de schaal van de omgeving en het feit dat de “contactzone” een vrij grote lengte heeft waardoor, ondanks de geringe diepte, het toch om een redelijke oppervlakte gaat.

In het noordelijk randgebied laat het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in principe ook exclusief wonen toe. Deze mogelijkheid wordt niet volledig uitgeput want er worden ook kantoorachtigen voorzien (27.000m<sup>2</sup>). Deze mogelijkheden voor wonen worden ingezet in het oostelijk randgebied waar dit stedenbouwkundig zinvol is (45.000m<sup>2</sup>). Op het niveau van de gehele site gaat het dus over een ongeveer vergelijkbaar pakket wonen.

#### **Het westelijk randgebied (zone 10)**

Situeert zich tussen de spoorweg en de Poortakkerstraat en is op dit ogenblik in grote mate ingevuld als een lokaal gemengd bedrijventerrein. Deze functie wordt gehandhaafd.

Het noordelijk deel dat nog onbebouwd is krijgt eveneens een bedrijfsbestemming (kantoorachtigen) maar met een open bebouwingstype dat beter toelaat de aanwezige natuurwaarden te integreren en nieuw buffergroen te voorzien.

Deze functies worden op vlak van bereikbaarheid voor mechanisch verkeer uitsluitend georiënteerd op de interne ringweg via een ventweg of een beperkt aantal aansluitingen.

#### **Het noordelijk randgebied (zone 5 en 11)**

Het gebied tussen Ringvaart en Maaltebeek en de westelijke zijde van de Maaltebeek wordt maximaal beschermd omwille van de landschappelijke- en natuurwaarden. De overige gebieden worden opgevat als overgangsgebieden tussen dit natuurgebied en het centraal deel van het projectontwikkelingsgebied. Er wordt tegen de interne ringweg een beperkte bebouwing onder vorm van lage tot middelhoge en geclusterde gebouwen toegelaten welke maximaal wordt geïntegreerd in de aanwezige natuur. Deze functies worden op vlak van bereikbaarheid uitsluitend gebundeld georiënteerd op de interne ringweg en niet rechtstreeks op de Adolphe Pégoudlaan. Doorheen het gebied wordt ook een voet- en fietsverbinding voorzien over de ringvaart richting station die aansluit op de voorzieningen voor fietsers en voetgangers binnen het profiel van de oostelijke ringweg.

Permanent wonen en kantoorachtigen onder vorm van woon- of kantoorvilla's zijn het meest geschikt om aan voorgaande bepalingen invulling te geven.

Binnen dit natuurgebied zijn een aantal gronden opgenomen die het ziekenhuis “Maria Middelaars” had aangekocht met het oog op de herstructurering van de site na de fusie met de “Sint-Jozefkliniek” uit Gentbrugge. Reeds geruime tijd lopen er gesprekken tussen de kliniek, de Stad Gent en een aantal andere besturen over dit herstructureringsplan. Op dit ogenblik is er een duidelijke visie die aantoonst dat een volledige omvorming van het ziekenhuis naar een “zorgencampus” mogelijk is op het huidig terrein van het ziekenhuis (buiten de perimeter van dit RUP) en dat er aldus geen bezwaren zijn tegen het opnemen van deze percelen met natuurwaarden in het natuurgebied.

#### Motivatie voor het voorzien van de woonfunctie in zone 5

De woonfunctie op deze plaats is expliciet opgenomen in de tekstbepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

*“Het programma vooropgesteld in het masterplan voor de Flanders Expositie wordt op geconcentreerde wijze gerealiseerd, met een sterke afwerkrand naar de Maaltebeek toe. Dit bouwvolume kan eventueel ook onder de vorm van ‘stedelijke’ woonvilla’s gerealiseerd worden, vergelijkbaar met de typologie die in het naastliggend woongebied terug te vinden is.”*

In de structuurschets voor de zuidelijke mozaïek is dit niet expliciet voorzien omwille van de geringe detailleringsgraad waardoor men enkel de hoofdbestemmingen, zijnde de functie van het gebied voor de inplanting van regionale (kennis)bedrijvigheid en de Flanders expo evenementencluster, heeft aangeduid. Daarnaast wordt het wonen enkel als een alternatieve en geen verplichte invulling gezien.

De passage uit de tekst van het RSG moet ook gelezen worden ifv de visie van het masterplan VHP dat toen in opmaak was. Dit masterplan voorzag in de noordelijke en oostelijke rand binnen de natuur- en buffergebieden een pakket kantoren/kantoorachtigen onder vorm van “kantoorvilla’s”. Het RSG heeft dit idee overgenomen en verruimd met een woonfunctie omdat dit toen als een mogelijkheid werd gezien om een goede ruimtelijke overgang te creëren van de bestaande woongebieden naar intensieve ontwikkelingen centraal in het gebied.

#### **Het centraal gelegen projectontwikkelingsgebied binnen de interne ringwegen en tot tegen de E40 (zone 3, 4, 6, 7 en 8)**

Is ingeklemd tussen voorgaande randgebieden en bevindt zich binnen de interne ringweg. De aanwezigheid van de Adolphe Pégoudlaan en de uit de Mober volgende noodzaak voor een dubbel lussensysteem (= interne ringweg) voor de ontsluiting van het projectontwikkelingsgebied werkt zeer structurerend en brengt een verdere opdeling van dit gebied met zich mee.

Binnen dit gebied wordt het grootste deel van het programma grootschalige stedelijke functies (detailhandel, recreatie, handelsbeurs en kantoren) geconcentreerd. De dichtheid is er hoog en langs de westzijde van de Adolphe Pégoudlaan en tegen de autosnelweg wordt er toegelaten om een aantal hoge gebouwen in te planten conform de bepalingen van het RSG. De ontsluiting verloopt volledig via de interne ringweg. In het gebied worden voldoende parkeerplaatsen voor de aanwezige functies voorzien en ook P&R voorzieningen nabij de tramlijn die op termijn uitgebreid wordt om het

volledige gebied te bedienen. Alle in dit gebied aanwezige parkeerplaatsen (ev. excl. de P&R) worden collectief beheerd via een parkeermanagement zodat deze zo beperkt mogelijk in aantal en zo efficiënt mogelijk kunnen worden beheerd.

Aan beide zijden van de Adolphe Pégoudlaan wordt er een plint gerealiseerd waaronder een belangrijk deel van de parkeerbehoefte kan worden opgevangen en waarboven een aantal functies worden ingeplant waartussen een attractieve publieke ruimte wordt gerealiseerd. De voorzijde van de handelsbeurs wordt actief bij deze publieke ruimte betrokken.

Motivatie voor het toelaten van de bioscoopfunctie in zone 7

Een argumentatie voor de inplanting van een bioscoopcomplex in het leisure en retail gebeuren op de site steunt op volgende elementen :

- de beperkte omvang van het bioscoopcomplex gecombineerd met nog een belangrijk marktpotentieel in Gent waardoor geen overaanbod dreigt in het Gentse;
- het gebrek aan opportuniteiten binnen de cultuurcluster op de korte termijn (het RSG voorziet een bioscoopcomplex aan de Dampoort waarvan de ontwikkeling evenwel slechts op langere termijn wordt gezien);
- de complementariteit tussen een binnenstedelijke bioscoopbezoek als onderdeel van een avondje-uit en een specifiek perifeer bioscoopbezoek;
- de potentiële synergieën met de bestaande en toekomstige Expo-activiteiten (faciliteren van seminars,...) en andere op vandaag aanwezige functies in het gebied (hotel, AVS), alsook met toekomstige leisurefuncties (TV-World, IMAX).

Deze argumenten zijn uitgebreid terug te vinden in de studies “Leisure en retail invulling - eindrapportage”, “Bioskoop als onderdeel van een leisureconcept – aanvullende rapportage” en “Aanvullende nota bioscopen” (zie bijlage).

## 6.2 Specifieke aspecten

Vijf specifieke deelgebieden of aspecten in de omgeving vragen hierbij bijzondere aandacht :

- het natuurgebied in het noorden van het gebied ter hoogte van de Maaltebeek
- het residentieel woongebied aan de oostelijke zijde (Putkapelstraat , Poolse Winglaan)
- het lokaal bedrijventerrein langs de Poortakkerstraat
- daarenboven is ook het aspect van de integratie van hoogbouw belangrijk evenals het aspect van de mobiliteit.

Voor het natuurgebied is het behoud van een substantieel deel van de bestaande natuurwaarden en een ruimtelijk kwalitatieve overgang naar de “kern” van de ontwikkelingen in het gebied voorzien.

*“Het gebied Overmeers ten westen van deze nieuwe weg blijft een natuurlijk onderdeel van de groene ring, net als het gebied ten noorden van de Maaltebeek. Het programma vooropgesteld in het masterplan Flanders Expo wordt op geconcentreerde wijze gerealiseerd, met een sterke afwerkrand naar de Maaltebeek toe. Dit bouwvolume kan eventueel ook onder de vorm van ‘stedelijke’*

*woonvilla's gerealiseerd worden, vergelijkbaar met de typologie die in het naastliggend woongebied terug te vinden is" (RSG)*

Het grootste deel van het gebied wordt behouden als natuur- en groengebied. De begrenzing daarvan is ruimer dan wat het ruimtelijk structuurplan vooropstelt.

Tegen de interne ringweg wordt er een beperkte bebouwing onder vorm van geclusterde gebouwen toegelaten welke maximaal wordt geïntegreerd in de aanwezige natuur. De meest waardevolle delen natuur moeten gevrijwaard worden van bebouwing en verharding. De parkeervoorzieningen worden tussen en onder de gebouwen geclusterd. Er wordt gekozen voor permanent wonen en kantoorachtigen omdat deze functies zich het best laten integreren in deze omgeving.

Voor het residentieel woongebied aan de oostelijke zijde van het plangebied moet er ter vrijwaring van de woon-en leefkwaliteit gezorgd worden voor een goede overgang naar de "kern" van de economische ontwikkelingen in het gebied. Deze overgang moet een bufferende rol vervullen (voor geluid, visueel...) en een kwalitatieve overgang realiseren tussen residentiële en economische functies. De hoofddoelstelling om hier een nieuw stadsdeel te realiseren dat aansluit op de omgeving mag hierbij niet uit het oog verloren worden. Om hieraan te voldoen is bebouwing noodzakelijk zij het met kleinschalige gebouwen die qua hoogte een overgang vormen met de bestaande woongebouwen en de voorziene hogere gabarieten centraal in het gebied. De keuze van de functies is hier even belangrijk namelijk woonfuncties vooral aan de zijde van de bestaande woningen en kantoorachtigen eerder tegen de ringweg.

Er moet gebouwd worden met een eerder lage densiteit zodat er voldoende plaats overblijft voor groenaanleg die de kwaliteit en de bufferfunctie van het geheel moet versterken. Daarenboven kan dit gebied door motorisch verkeer enkel de ringweg bereikt worden zodat het bestaande residentieel gebied geen hogere verkeersdruk krijgt te verwerken.

Wat betreft de bestaande woonfuncties wordt er in grote mate afgestemd op de huidige kenmerken van het gebied en de bebouwing. Er wordt gekozen voor een behoud van het diverse karakter van woontypologiën en voor een eerder zuivere woonfunctie. Nevenbestemmingen worden slechts kleinschalig en in zeer beperkte mate toegelaten.

Het lokaal bedrijventerrein wordt bestendigd zij het dat op termijn een opwaardering noodzakelijk wordt gezien dit een "zichtlocatie" wordt.

Het gebied wordt algemeen opgevat als een overgangszone tussen het projectontwikkelingsgebied en het residentieel woongebied ten westen van de spoorweg.

De "functieovergang" is hier relatief gemakkelijk te realiseren. Aandacht moet er hier vooral gaan naar de overgang van gabarieten nml. door een geleidelijke afbouw van de bouwhoogte van het gebied ten oosten van de Poortakkerstraat naar het bedrijventerrein zelf en verder ook naar de spoorweg toe zodat de achterliggende residentiële bebouwing daar geen hinder van ondervindt. Belangrijk is ook een goede inplanting en uitwerking van de westelijke ringweg op de plaats van de Poortakkerstraat want deze is de enige weg die dit bedrijventerrein toegankelijk maakt. Een onderzoek daarvoor loopt. Op kwaliteitsvlak moet er gewerkt worden naar een opwaardering van vooral het gevelfront van dit bedrijventerrein omdat dit door de ontwikkelingen een zichtlocatie wordt.

Ten aanzien van de ruime omgeving gaat de aandacht vooral naar het impact van hoogbouw t.a.v. residentiële bebouwing en over de mobiliteit.

De inplanting van hoogbouw wordt enkel centraal in het gebied voorzien wat een optimale afstand geeft tov de residentiële woongebieden in de omgeving en daardoor het visueel impact tot een minimum kan beperken. De meest zuidelijke locaties bevinden zich hoofdzakelijk in de omgeving van bedrijventerreinen of gebieden met gemengde functies verweven met infrastructuur waardoor de afstand tot residentiële functies voldoende groot is.

De mobilititeit is gedetailleerd bestudeerd in de Mober (zie bijlage) waarbij het beheersen van de mobiliteit in de (ruime) omgeving de rode draad vormt in de studie. Om de omgeving te vrijwaren van de verkeersdruk is er gekozen om de bereikbaarheid van het gebied enkel via de Adolphe Pégoudlaan te laten verlopen en alle andere toegangen naar het gebied los te koppelen. Ook de gefaseerde ontwikkeling is hier een gevolg van.

## **7. Te ontwikkelen programma**

Het masterplan doet enkel uitspraken over het meest centrale gebied van de site namelijk daar waar op dit ogenblik nog geen bebouwde functies aanwezig zijn. In dat gebied is nog een samenhangende projectontwikkeling mogelijk. We noemen dit het “projectontwikkelingsgebied” of in het RUP de “zone voor projectontwikkeling”. In de overige gebieden is ook projectontwikkeling mogelijk maar is deze perceelsgewijs of van een geringere omvang.

Voor het volledige gebied begrepen binnen de “zone voor projectontwikkeling” wordt op basis van de verschillende beleidsvisies het volgende maximale programma voorzien :

- 155.000 m<sup>2</sup> kantoren, zonder loketfunctie;
- 150.000 m<sup>2</sup> kantoorachtigen;
- 69.000 m<sup>2</sup> detailhandel en aan recreatie gerelateerde detailhandelfuncties (= retail) complementair aan de binnenstad en de cultuurcluster;
- 40.000 m<sup>2</sup> recreatiefuncties (= leisure) complementair aan de binnenstad en de cultuurcluster;
- 40.000 m<sup>2</sup> ten behoeve van een mogelijke uitbreiding van de handelsbeurs (bovenop de reeds bestaande beursfuncties);
- 33.500 m<sup>2</sup> kortverblijfwonen;
- 65.000 m<sup>2</sup> permanent wonen;

Het potentieel te realiseren programma bedraagt aldus 552.500 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte.

Dit programma is grotendeels afgeleid uit het RSG waar er voor bepaalde functies duidelijke kwantitatieve richtlijnen qua programma worden gegeven (bv. voor kantoren en kantoorachtigen) terwijl andere functies enkel algemeen worden vermeld en omschreven. Daar heeft het masterplan zelf de mogelijkheden van het gebied geëxploreerd – uiteraard binnen de krijtlijnen van het RSG – en vastgelegd.

In het masterplan wordt dit programma verdeeld over verschillende velden. Elk van deze deelgebieden krijgt in functie van het uitgeschreven ontwikkelingsperspectief een bepaald programma naar aard en omvang en een aantal essentiële inrichtingsprincipes.

## **8. Mobiliteitseffecten van de geplande ontwikkelingen**

In de Mober worden een aantal aanbevelingen voor de beheersing van de mobiliteitsimpact in de omgeving van de Flanders Expositie aangereikt. De gemaakte analyse is zeer bepalend voor een aantal aspecten van het RUP vooral i.v.m. de fasering en de koppeling tussen ontwikkeling – mobiliteit en infrastructuur.

**De volledige analyse van de verwachte mobiliteitseffecten van de voorziene ontwikkelingen en de verschillende aanbevelingen zijn terug te vinden in de Mober zelf (zie bijlage).**

De belangrijkste conclusies zijn de volgende :

### Algemeen :

- Aangezien de planhorizon voor het volledige project enkele tientallen jaren bedraagt, is de onzekerheid omtrent het eindbeeld nog eerder groot. Het is daarom nodig dat er na elke (tussen)fase van ontwikkeling op de site een tussentijdse evaluatie gebeurt van de restcapaciteiten;

### Openbaar vervoer

- De uitbouw van een sterke openbaar-vervoersstructuur is een essentiële voorwaarde om de ontwikkelingsmogelijkheden ten volle te benutten;
- Cruciaal voor een goed openbaar vervoer is het garanderen van een vlotte doorstroming tussen het Sint-Pietersstation en de site;
- Een tweede belangrijke voorwaarde is dat de loopafstand tot de dichtstbijzijnde halte niet te hoog mag oplopen (max. 500m). In het begin is hieraan voldaan maar op langere termijn is het noodzakelijk om de tramlus verder uit te breiden. Vanaf 250.000m<sup>2</sup> is het absoluut noodzakelijk om de lus uit te breiden tot tegen de Adolphe Pégoudlaan;
- Op lange termijn moet de mogelijkheid bestaan om de tramlijn door te trekken tot Sint-Martens-Latem. Vanuit mobiliteitsoogpunt zou dit ook voor de bereikbaarheid van de site positief zijn omdat deze op dat moment ook vanuit het zuiden met de tram bereikbaar zal zijn en de halte “handelsbeurs” dan als voorstedelijk openbaar vervoerspunt kan fungeren;
- In eerste instantie tijdens piekmomenten, op langere termijn op (semi-) permanente basis, dient de uitbouw van een treinhalte op de spoorlijn mee in overweging genomen te worden;

### Interne verkeersorganisatie

- De interne lus functioneert behoorlijk zowel in enkele als in dubbele richting zodat de uiteindelijke keuze zal gemaakt worden op basis van de planeconomische haalbaarheidsanalyse;
- Voor de dwarsprofielen van de interne lus wordt voor de westelijke en de oostelijke lus respectievelijk een dwarsprofiel van respectievelijk 30m en 35m voorgesteld;

### Aansluiting met Adolphe Pégoudlaan

- Om het gebied gelegen binnen de afrit van de E40 komende van Brussel aan te sluiten op de interne lus is het noodzakelijk een ongelijkgrondse kruising met de afrit te maken;
- De rotonde binnen de verkeerswisselaar met de R4 zal relatief snel zijn maximale verwerkingscapaciteit bereiken (circa bij 100.000m<sup>2</sup> projectontwikkeling);
- Voor dat deze bereikt wordt, moet de noordelijke overbrugging aangelegd worden;
- De noodzaak tot aanleg van de zuidelijke overbrugging is afhankelijk

van de keuze tussen enkel of dubbel richtingsverkeer op de interne lus. Bij een enkelrichtingslus is deze noodzakelijk vanaf het verdwijnen van de rotonde. Bij een dubbelrichtingslus is dit pas noodzakelijk vanaf 80% van de totale ontwikkeling;

- Het noodzakelijk dwarsprofiel voor de Adolphe Pégoudlaan bedraagt circa 36 m te vermeerderen met max. 5m voor de trambedding;

#### Aanpassing hoger wegnnet

- Vanaf ongeveer 200.000m<sup>2</sup> projectontwikkeling wordt het noodzakelijk om de R4 zuid buitenring te vervolledigen;
- Vanaf circa 450.000m<sup>2</sup> wordt het sluiten van de R4 in het noorden noodzakelijk;
- Vanaf ongeveer 140.000m<sup>2</sup> à 185.000m<sup>2</sup> projectontwikkeling wordt het noodzakelijk om een vierde rijstrook te voorzien op de E40 tussen Adolphe Pégoudlaan en aansluiting op de E17;

#### Parkeren

- Park & ride : deze voorziening is opgenomen in het mobiliteitsplan. De loopafstand naar het openbaar vervoer moet beperkt blijven zeker in een meer definitief stadium. Een inplanting op het eind van de tramlus is het meest aangewezen;
- De totale parkeerbehoefte in het kerngebied wordt geraamd op 14.000 plaatsen maar moet omwille van overbelasting van het omliggende wegnnet beperkt worden tot 12.000 plaatsen\*. Een degelijk parkeermanagement in het kerngebied is dus onontbeerlijk. Inzake de voorziene capaciteit gaat het parkeermanagement binnen het Masterplan uit van een “volledige dekking voor gemiddelde situaties” en “parkeren op afstand voor pieksituaties”.
- Tot en met fase 1 kan dit aantal parkeerplaatsen volstaan maar daarna is ook parkeren op afstand nodig bij piekmomenten;

#### Fietsverkeer

- Goede fietsverbindingen naar de aanpalende gebieden en intern in het gebied zijn essentieel en van in het begin van de projectontwikkeling te voorzien;

\* Binnen het kerngebied (binnen de ringweg +zone 4) voorziet het RUP minimaal 7000P (zie Deel II, 2.7.). In de zones die hier buiten vallen maar binnen het projectontwikkelingsgebied, is het aantal parkeerplaatsen dat minimaal moet worden voorzien (uitgaande van de parkeernormen opgenomen in 12.2.7) circa 2300. Dit alles is exclusief de huidige parkeerbehoefte van Flanders Expo die voorzien is op circa 2500P (uitgaande van parkeernorm voor beurs opgenomen in 12.2.7). Samengeteld komt dit neer op ongeveer 12.000 P wat overeenkomt met wat de mober vooropstelt.

functie	vloeroppervlakte	parkeernorm	Aantal
Kantoorachtigen	48.000m <sup>2</sup>	1P/100m <sup>2</sup>	480 P
Kantoren	52.5000m <sup>2</sup>	1P/50m <sup>2</sup>	1050 P
residentieel	65.000m <sup>2</sup>	1P/88m <sup>2</sup>	738 P
kortverblijfwone n	7500m <sup>2</sup>	1P/41m <sup>2</sup>	183 P
handelsbeurs	50.000m <sup>2</sup>	1P/22m <sup>2</sup>	2300 P
Totaal buiten kerngebied			4750
In kerngebied			7000
<b>Totaal</b>			<b>11.750</b>

## **9. Watertoets**

Op basis van de kennis en de elementen gekend op het niveau van het voorontwerp van RUP werd een plan-MER opgemaakt waarin de milieudiscipline water uitgebreid werd bestudeerd.

De wens tot een integrale ontwikkeling van het gebied houdt ook een integraal waterbeheer in.

Op 18 juli 2003 werd het decreet betreffende het integraal Waterbeleid bekrachtigd door de Vlaamse regering. Dit decreet geeft uitvoering aan de Europese kaderrichtlijn Water en moet de basis vormen van een daadwerkelijke aanpak van de waterproblematiek in Vlaanderen en leiden tot een duurzaam waterbeleid. De “watertoets” kan worden opgevat als het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de mogelijke effecten van plannen voor het watersysteem. Het doel van de watertoets is in hoofdzaak het ontstaan van schadelijke effecten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken en als dat niet kan, om de schadelijke effecten te herstellen of te compenseren.

Ingevolge het besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid werden nadere regels uitgewerkt voor de toepassing van de “watertoets” bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Volgens artikel 2 van dit besluit moet de plannende overheid het plan aanpassen in het licht van de kenmerken van het watersysteem en de aard en de omvang van het plan teneinde het schadelijk effect te voorkomen of te beperken, in de zgn. waterparagraaf.

Dit uitvoeringsbesluit treedt in werking op 1 november 2006, dus na de goedkeuring van het plan-MER, waardoor tijdens dit planningsproces de conclusies van dit plan-MER enigszins anders moeten bekeken worden. In het plan-MER werden deze kenmerken van het watersysteem weerhouden die bepalend zijn in functie van een waterparagraaf voor een RUP.

Op basis van de kennis van het watersysteem en op basis van informatie aangereikt door het plan-MER worden in de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP maatregelen opgenomen in functie van infiltratie en buffering van het hemelwater. Deze maatregelen hebben geen betrekking op de kwaliteit van het grondwater omdat deze elementen niet of onvoldoende kunnen worden ingeschat bij de opmaak van dit RUP en niet relevant zijn gezien dit RUP een bestemmingsplan is. Teneinde de uitvoerbaarheid van dit RUP niet in het gedrang te brengen, is een concrete inrichting van de percelen niet zinvol. Uiteraard zullen bij de vergunningverlening alle effecten worden beoordeeld en zullen de nodige maatregelen worden opgelegd, waarbij de inrichtingsstudies de nodige informatie zullen aanleveren voor een globale kadering.

Het RUP ligt te paard in het bekken “Gentse Kanalen” en “Leie”.

In het RUP komen er open waterlopen voor. De Maaltebeek stroomt binnen het plangebied overal bovengronds en is een onbevaarbare waterloop van 2<sup>de</sup> categorie.

Drie types van overstromingskaarten worden gehanteerd. Het betreft de van nature overstroombare gebieden (NOG), de recent overstroombare gebieden (ROG) en de gemodelleerde overstroomde gebieden (MOG).

De van **nature overstroombare gronden** (NOG-kaart) zijn afgebakend op basis van de bestaande bodemkaart. Hieruit kan worden afgeleid op welke gronden er zich in het verleden sedimenten hebben afgezet als gevolg van overstromingen. De NOG-kaart wordt echter niet gebruikt om risicozones af te bakenen, vermits deze kaart niet noodzakelijk het actueel overstromingsrisico weergeeft maar eerder een indicatie is van waar overstromingen in een bodemkundig-historisch perspectief zich hebben voorgedaan. Zo is er bij het opstellen van de kaart geen rekening gehouden met antropogene invloed. De kaart geeft wel een beeld van de mogelijke gevolgen van zeer extreme weerkundige omstandigheden of het falen van bestaande waterkeringen. Het zuidelijk gedeelte van het RUP is in deze NOG-kaart opgenomen bij de “niet van nature overstroombare” gronden. Het noordelijk deel tegen de Ringvaart is opgenomen als “overstroombaar vanuit waterloop”.

De **recent overstroomde gebieden** (ROG-kaart) is een weergave van de gekende overstromingen die zich daadwerkelijk hebben voorgedaan in de periode 1988-2003. Buiten het gebied dat onmiddellijk paalt aan de Maaltebeek zijn er geen percelen binnen het RUP die opgenomen zijn in de ROG-kaart.

De **kaart met gemodelleerde overstromingsgebieden** (MOG-kaart) vertrekt vanuit overstromingsgebieden die via modelleringstudies in de periode 1995-2003 werden afgebakend.

De **risicozones overstroming** zijn een combinatie van zowel de ROG-kaart als de MOG-kaart. Hierdoor wordt het aantal gebieden zonder informatie geminimaliseerd. Het grootste deel van het RUP is geen risicozone voor overstromingen. Slechts een klein gedeelte (smalle zone langs weerszijden Maaltebeek), is opgenomen als een risicozone voor overstroming. Dit gebied is in het grafisch plan evenwel opgenomen in een zone voor natuur waar geen bebouwing is toegelaten zodat er binnen het RUP geen bebouwbare risicozone voor overstroming aanwezig is.

In het algemeen bouwreglement van de Stad Gent zijn er verschillende maatregelen opgenomen dat verplicht een gescheiden afvoerstelsel, een hemelwaterput en een installatie voor gebruik van hemelwater te installeren bij nieuwbouw.

In gebieden zonder openbaar rioolstelsel, en in gebieden met een openbaar rioolstelsel voor afvalwater dat niet aangesloten is op een waterzuiveringsinstallatie, moet een individuele voorbehandelingsinstallatie voor afvalwater geplaatst worden.

Er is een verplichting tot het beperken en het vertragen van de afvoer van hemelwater naar de publieke ruimte. Dit kan door de afvoer op het eigen terrein via doorlaatbare verhardingen, via infiltratie in de bodem, via grachten, (blus)waterbekkens en vijvers, of door de plaatsing van groendaken.

Het vertragen van de afvoer van hemelwater naar de publieke ruimte geschiedt door de plaatsing van buffers, zoals infiltratievoorzieningen, groendaken, ondergrondse of bovengrondse buffertanks, of door andere

buffertechnieken zoals de aanleg op het eigen terrein van een vijver of gracht met bufferend vermogen.

Het is verboden om een baangracht, gelegen langs een openbare weg, geheel of gedeeltelijk te dempen, in te buizen of te beschoeien met materialen die de infiltratie van water naar de bodem kunnen tegenwerken.

De 'Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater' verplicht tot het toepassen van het principe van integraal waterbeheer. Er wordt hiervoor verwezen naar §7.2.2.1.2.

De Code voor Goede Praktijk voor Duurzaam Lokaal Waterbeleid stelt de volgende doelstelling voorop: *"Maximale retentie (infiltratie, berging en vertraagde afvoer) van hemelwater aan de bron": Zo min mogelijk wordt hemelwater versneld afgevoerd naar de waterloop. Het hemelwater wordt zo veel mogelijk aan de bron opgevangen en gebruikt, geïnfiltreerd en zo nodig vertraagd afgevoerd, gescheiden van het rioleringsstelsel.*

In principe is het de beheerder van de waterloop die bepaalt of er strengere specifieke lozings- en buffervereisten m.b.t. het lozen van hemelwater kunnen worden opgelegd.

Het gebied is op het huidige ogenblik nog grotendeels onbebouwd maar wel voor een groot deel verhard (circa 6000 parkeerplaatsen op asfaltverhardingen voor de handelsbeurs)

De effecten van de ingrepen op de discipline water worden uitgebreid beschreven in de plan-MER (7.2.4 "conclusie en samenvattende effectentabel milieudiscipline water").

Hieronder wordt uit deze plan-MER de beschrijvende tabel met beoordeling van de effecten weergegeven (Tabel 7-8). Met letters wordt het tijdelijke of permanente karakter van de effecten aangegeven (globaal).

Tabel 7-8 Beoordeling van de mogelijke milieueffecten op de discipline water volgens besproken effectgroepen

DEELINGREEP	EFFECTEN OP WATER								P/T	OMVANG	SIGN.	BEOORD.
	Grondwater-huishouding	Grondwater-afvoering	Grondwater-kwaliteit	Wisseling in het kwelstelsel	Oppervlaktewater-huishouding	Oppervlaktewater-kwaliteit	Oppervlaktewater-afvoer	Afvalwaterstelsel	Geen sign. effect			
<b>Aanlegfase</b>												
Afgraven van de teelaarde, rooien bomen en struiken, uitbreken van bestaande funderingen en verhardingen			X							T	gering	zeer --
Inrichting werfkeet en stockageruimte voor teelaarde, zand, funderingsmateriaal, bestratingsmateriaal, bouwmaterialen en afbraakmateriaal									X	I	I	I
Omleggen (en evt. dempen) van bestaande waterlopen en grachten						X				T/P	Gering tot matig	weinig -/0
Aanvoer en afvoer van materieel, uitgebroken verharding, e.d.			X							T	gering	zeer --
Tijdelijk omleggen of aanpassen van bestaande verkeersvoorzieningen									X	I	I	I
Grondwerken: graven, funderingswerken, verstevigen van de bouwputten voor de rioleringaanleg, de wegen, ondergrondse garages en de gebouwen die voorzien worden van een kelder			X							T	gering	zeer --
Instellen van bemaling met lozen op oppervlaktewater	X									T	matig	matig --
		X								T	matig	Matig tot zeer -/---
					X					T	Onb.	Neutraal op Ringvaart Sterk op andere 0 --/---
						X				T	Onb.	Onb. + of -
							X			T	Gering tot groot	weinig - tot --

DEELINGREEP	EFFECTEN OP WATER								P/T	OMVANG	SIGN.	BEOORD.	
	Grondwater- huishouding	Grondwater- stroming	Grondwater- kwaliteit	Wijziging in het kwaalstelsel	Oppervlaktewater- huishouding	Oppervlaktewater- kwaliteit	Oppervlaktewater- structuur	Afvalwaterstelsel	Geen sign. effect				
Instellen van retourbemaling	X			X						T	gering	matig	- / - -
		X								T	gering	matig	-
					X					T	matig	beperkt	- / - -
						X				/	/	/	/
							X			/	/	/	/
				X						/	/	/	/
				X						T	gering	matig tot weinig	-
Algemeen grondverzet, zo nodig gekoppeld aan acties in het kader van VLAREBO (bij onoordeelkundige berging)					X					T	Onb.	weinig tot zeer	0 tot - - -
Bouwen van bovengrondse kunstwerken (zoals bruggen) en constructie gebouwen								X		/	/	/	/
Exploitatiefase													
Wonen, werken, leisure (ontspanningsfaciliteiten), retail (detailhandel) en expo-activiteiten.								X		T/P	neutraal	neutraal	neutraal
Inplanting gebouwen en wegenis	X	X								P	gering	weinig	-/0
					X					P	matig	matig	--
										P	gering	zeer	--
Aanleg van infiltratievoorzieningen	X									P	groot	zeer	+++
		X								P	klein tot /	zeer	- /0
Afvoer van hemelwater (run-off wegenis en dakwater) op Ringvaart					X					P	groot	neutraal	0
						X				P	groot	weinig tot neutraal	-
Afvoer van hemelwater (run-off wegenis en dakwater) op Grietgracht					X					P	beperkt	matig	-/- -
						X				P	matig	weinig tot matig	-
Onderhoud publieke ruimte (maaien, zaaien, inplanten, onkruid verdelgen, snoeien).							X			T/P	gering	matig	-

3 + of -: sterk (pos. of neg.) effect  
1 + of -: beperkt (pos. of neg.) effect

2 + of -: matig (pos. of neg.) effect  
0: neutraal  
/: niet significant

Onb: onbekend

3 + of -: sterk (pos. of neg.) effect  
1 + of -: beperkt (pos. of neg.) effect  
2 + of -: matig (pos. of neg.) effect  
0: neutraal  
/: niet significant  
Onb: onbekend

Bij de ontwikkeling van de site zullen volgende grote principes gehanteerd worden:

- gescheiden afvoer van afval- en hemelwater;
- verzamelen afvalwater via collectorennet Aquafin (in aanleg) naar waterzuiveringsstation;
- verzamelen deel hemelwater in langsgrachten voorzien bij aanleg ringweg en ontsluitingswegen binnen het projectontwikkelingsgebied;
- verzamelen deel hemelwater in bufferbekkens die worden aangelegd in het natuurgebied met een overloop naar de ringvaart;
- grachten en bufferbekkens zorgen voor infiltratie van het hemelwater in de bodem;
- vertraagde afvoer van hemelwater naar openbaar domein via verschillende ter beschikking staande buffertechnieken;
- beperking van verhardingen en het aanmoedigen van het gebruik van waterdoorlatende verhardingen.

Deze principes zijn, waar mogelijk en voor zover niet opgenomen in stedenbouwkundige verordeningen, vertaald in het stedenbouwkundig voorschrift Deel II, 2.9 'Water':

- de verplichte aanleg van grachten is opgenomen in de zone voor interne ringwegen z11 en in de zone voor ontsluitingswegen z12 (binnen het projectontwikkelingsgebied).
- In de zone voor natuur z10 wordt de aanleg van bufferbekkens verplicht.
- In de zones z1, z2, z3, z4, z5 en z9 moeten de verhardingen beperkt worden en maximaal in waterdoorlatende materialen worden aangelegd.

## **10. Vasthouden van de inhoudelijke krachtlijnen**

### **10.1 Kwaliteitsbewaking**

#### **Inhoudelijke kaders**

Het RUP vormt een juridisch bindend toetsingskader voor alle vergunningsplichtige acties die ondernomen worden in het gebied en zal daardoor ook in belangrijke mate de projectontwikkeling sturen.

Door het vertalen van de visie van het masterplan en het vastleggen van de verschillende inrichtingsprincipes per veld wordt uiteraard de intrinsieke stedenbouwkundige kwaliteit van het masterplan ook in het RUP vastgelegd.

Het zelfde geldt ook in vergelijkbare mate voor de mobier. Ook daar zijn de essentiële ruimtelijke elementen overgenomen in het RUP.

Een belangrijk middel om de kwaliteit van de projectontwikkeling te bewaken is het verplicht stellen van inrichtingsstudies. Via een inrichtingsstudie kan de meer stedenbouwkundige en gebiedsgerichte kwaliteit van het masterplan doorvertaald worden naar de eerder architecturaal en plekgericht karakter van een concreet bouwproject of de landschap- en natuurinrichting van groene ruimten.

Tenslotte is er ook behoefte aan een globale visie op de inrichting van de publieke ruimte (dek, ringweg en secundaire ontsluitingswegen). Aspecten van inrichting, vormgeving, materiaalgebruik, omgevingsaanleg e.d.m. moeten hier aan bod komen. Bedoeling is om dit via een “inrichtingsplan publieke ruimte” te doen dat samen met de inrichtingsstudies een samenhang in de kwaliteit van de ontwikkelingen moet waarborgen.

#### **Organisatorische aanpak**

Het is uiteraard niet voldoende om een aantal instrumenten te voorzien die de vergunningsverlenende instanties moeten toelaten bij het aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning een kwalitatieve toetsing uit te voeren.

Bij voorkeur wordt er vanuit de projectontwikkeling reeds in een veel vroeger stadium vanuit de overheid sturing gegeven aan kwalitatieve ontwikkelingen.

Om deze reden en omwille van het feit dat de stad zelf de belangrijkste eigenaar is in het gebied, heeft de stad beslist om binnen het Autonoom Stadsontwikkelingsbedrijf een filiaal (grondbank) op te richten dat deze projectontwikkeling zal begeleiden.

Daarnaast zal er ook een “supervisor” aangesteld worden die samen met de verschillende betrokken (stads)diensten effectief voor de kwaliteitsbegeleiding zal moeten instaan.

Deze supervisor zal de projectontwikkeling op lange termijn begeleiden en op die wijze voor een continuïteit zorgen in de kwaliteit van de ontwikkeling.

## 10.2 Fasering

Uit de Mober blijkt dat er in de loop van de uitgestippelde projectontwikkeling heel wat randvoorwaarden van vooral infrastructurele aard opduiken ook buiten het gebied zelf.

Daarnaast laat kennis van de Gentse situatie i.c. een inschatting van de marktvraag voor de voorziene functies voorzien dat de ontwikkeling van dit gebied circa twintig jaar in beslag zal nemen.

Dit alles in combinatie met de uitdrukkelijke ambitie van het stadsbestuur om in dit gebied een integrale en kwalitatieve stedenbouwkundige ontwikkeling te laten plaatsvinden noodzaakt een fasering van dit project.

Om te kunnen faseren dient er eerst wel een gebied afgebakend te worden waarbinnen deze doelstellingen gelden. Het gebied begrepen binnen het RUP is immers niet “homogeen” maar bestaat uit een aantal reeds bebouwde randgebieden en het gebied van de beursgebouwen met daar rond omvangrijke terreinen die nog volledig onbebouwd zijn en waar dus nog bijkomende ontwikkelingen mogelijk zijn.

### Het afbakenen van een zone voor projectontwikkeling

Niet alle gebieden binnen de begrenzing van het RUP zullen of moeten als geheel ontwikkeld worden. Een aantal gebieden zijn immers reeds grotendeels ingevuld of kunnen, vermits gelegen aan een uitgeruste weg, perceelsgewijs verder ingevuld worden.

Ook voor het terrein van de handelsbeurs geldt dit vermits dit een bestaande functie is die verder moet kunnen functioneren en ontwikkelen.

Deze gebieden worden dus niet opgenomen in de zone voor projectontwikkeling.

De gebieden die wel als geheel ontwikkeld moeten worden, worden opgenomen in een “zone voor projectontwikkeling”

De eigendommen die worden opgenomen in de “zone voor projectontwikkeling” hebben een zekere omvang, zijn in handen van een beperkt aantal eigenaars en worden gekenmerkt door het feit dat men er een omvangrijk programma op kwijt kan waardoor de impact op de mobiliteit groot is, het infrastructuuraandeel noodzakelijk voor de bediening ervan navenant is en dus het aandeel in de kosten voor de ontwikkeling van het gebied eveneens.

Voor deze eigendommen wordt er binnen de stad Gent een uitgebreide organisatiestructuur opgezet (zie hoofdstuk 1 “context” punt 3 actoren) die voor de integrale ontwikkeling van het gebied moet instaan. Bedoeling is dat de lasten en de lusten verbonden aan de ontwikkeling van het gebied gedeeld worden over alle grondeigenaars die participeren. Voor deelnemers aan de grondbank brengt dit onder meer ook een inbreng van de gronden mee, voor de anderen die niet participeren, kunnen er afzonderlijke overeenkomsten afgesloten worden waarin er bindende afspraken worden gemaakt over de kostenverdeling. Deze opties werden door het stadsbestuur meegegeven als uitgangspunt voor de opmaak van het masterplan (zie masterplan zelf) en gelden in elk geval voor het projectontwikkelingsgebied.

## **Het vastleggen van een maximaal programma globaal en per functie binnen de “zone voor projectontwikkeling”**

Het masterplan richt zijn aandacht vooral op het centrale gebied – het zogenaamde projectontwikkelingsgebied – en doet daar gedetailleerde uitspraken over.

Over de randgebieden (bv zijde spoorweg of Kortrijksesteenweg) die niet opgenomen zijn in het projectontwikkelingsgebied worden slechts algemene krachtlijnen gegeven.

Voor de “**zone voor projectontwikkeling**” wordt op basis van de verschillende beleidsvisies een programma van 552.500 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte voorzien (zie details programma onder hoofdstuk “te ontwikkelen programma”) Het programma bevat kantoren, kantoorachtigen kortverblijfwonen, permanent wonen, detailhandel, recreatie en uitbreiding voor de handelsbeurs. Deze termen worden verduidelijkt onder “gehanteerde begrippen” in het deel “stedenbouwkundige voorschriften” :

## **Gefaseerde ontwikkelingen binnen de “zone voor projectontwikkeling”**

De “zone voor projectontwikkeling” wordt onderverdeeld in **twee fasen**.

Programma voor **fase 1** (fase 1 = zones z2b,z3a; 4a en b, z5a en b; z6d; z7a, b en c)

- 55.000 m<sup>2</sup> kantoren, zonder loketfunctie;
- 102.500 m<sup>2</sup> kantoorachtigen;
- 69.000 m<sup>2</sup> detailhandel en aan recreatie gerelateerde detailhandelsfuncties;
- 40.000 m<sup>2</sup> recreatiefuncties;
- 40.000 m<sup>2</sup> ten behoeve van een mogelijke uitbreiding van de handelsbeurs;
- 25.000 m<sup>2</sup> kortverblijf wonen;
- 30.000m<sup>2</sup> permanent wonen;

Het maximaal toegelaten programma binnen deze fase 1 bedraagt dus 361.500 m<sup>2</sup>.

Programma voor **fase 2** (fase 2 = zones z2a, z6a, zones 3b, z6b en c.)

- 100.000 m<sup>2</sup> kantoren, zonder loketfunctie;
- 47.500 m<sup>2</sup> kantoorachtigen;
- 8500 m<sup>2</sup> kortverblijf wonen;
- 35.000 m<sup>2</sup> permanent wonen;

Het maximaal toegelaten programma binnen deze fase 2 bedraagt dus 191.000 m<sup>2</sup>;

De begrenzing van de verschillende fasen en welke zones binnen elke fase begrepen zijn, zijn aangegeven op het grafisch plan.

Het faseren is noodzakelijk omwille van volgende redenen :

- Om de ontwikkeling van de site af te stemmen op de mobiliteit.
  - Om de infrastructuraanleg binnen en buiten de site af te stemmen op de ontwikkeling.
  - Om een ruimtelijke en functionele samenhang in de ontwikkelingen te garanderen.
  - Om een aanbod aan bepaalde functies te kunnen creëren rekening houdend met de visie op de economische ontwikkeling voor de gehele Stad Gent.
  - Om beter in te kunnen spelen op de markt.
  - Om een evenwichtige planeconomie te kunnen bereiken.
- Het realiseren van zelfs een bescheiden programma is niet evident uitgaande van de huidige verkeers- en parkeerinfrastructuur omdat dit, zoals bleek uit de Mober, onmiddellijk aanleiding zal geven tot een aantal mobiliteits- en parkeerproblemen die uiteraard hun weerslag op de bereikbaarheid/bruikbaarheid van het gebied hebben maar ook voor doorstromingsproblemen kunnen zorgen op het hoofdwegennet. Dit probleem kan enkel ondervangen worden door zeer uitgebreide infrastructurele ingrepen in het gebied zelf. De keuze viel hierbij op het uitbouwen van een dubbele ringweg met ongelijkgrondse kruisingen over de Adolphe Pégoudlaan.
- Dit vormt planeconomisch een probleem : de omvangrijke kosten lopen dan aanzienlijk vooruit op de baten waardoor de financiële balans zeker in het begin van de ontwikkelingsperiode negatief is.
- Men moet immers ook rekening houden met de marktvraag. Het programma dat op deze site realiseerbaar is, is immers zo omvangrijk dat dit slechts op lange termijn zal kunnen worden ingevuld.
- Studies wijzen bv. uit dat er op de Gentse vastgoedmarkt per jaar een marktvraag naar kantoren en kantoorachtigen van circa 30.000m<sup>2</sup> aanwezig is. Zelfs indien de helft daarvan naar de Flanders Expositie zou kunnen gedraineerd worden, betekent dit met een totaal programma aan kantoren en kantoorachtigen van circa 300.000 m<sup>2</sup> een realisatietermijn van 20 jaar. Dit betekent dat de inkomsten slechts traag zullen terugvloeien en dat een negatieve balans in de beginperiode wel degelijk een feit zal zijn. De zelfde redenering geldt ook voor de andere functies : ook daar is de opname door de markt beperkt en moet deze als gespreid in de tijd beschouwd worden.
- Een tweede probleem vormt de mobiliteit. De verschillende Mober's die nu sinds 2000 voor dit gebied gemaakt zijn en in het bijzonder de Mober dd. 2005, geven duidelijk aan dat van het voorziene programma slechts een deel kan gerealiseerd worden indien men zich beperkt tot de aanleg van de benodigde infrastructuur binnen het plangebied. Zelfs indien men zou besluiten om de omgeving van het Sint-Pieterstation niet te ontwikkelen, blijft dit probleem bestaan. Om dit op te lossen zijn ook zware infrastructurele ingrepen nodig die zich tot ver buiten het plangebied uitstrekken: het sluiten van de R4, het voorzien van een vierde rijstrook in beide richtingen op de E40 tussen N43 en E17, het sluiten van de R4 in het noorden (Siffertunnel). Het is onwaarschijnlijk dat al deze ingrepen op korte of zelfs middellange termijn zullen worden uitgevoerd want het gaat hier uiteraard over zeer omvangrijke en dus dure werken waarvoor er op dit ogenblik geen financiële middelen aanwezig zijn en die nu nog niet kunnen gegarandeerd worden.

Het programma kan dus verder maar in die mate uitgevoerd worden als de infrastructuur buiten het gebied toelaat conform de aanbevelingen van de Mober. Nochtans zullen deze verkeersmodellen aangevuld moeten worden met periodieke evaluaties van de reële verkeerssituatie (mobiliteitsmonitoring).

- Het masterplan stelt dat deze site moet ontwikkeld worden tot een **nieuw stadsdeel**. De nieuwe kern voor dit stadsdeel is voorlans de bestaande Expo gesitueerd en bestaat uit een ruimtelijk continuüm van publieke ruimte en gebouwen met een dominante hoofdrichting die oost-west is gericht. Deze ruimte is de identiteitsdrager van het nieuwe stadsdeel en geeft de site herkenbaarheid en uitstraling. Deze ruimte brengt het bijzondere programma bijeen van recreatie, detailhandel, expo, congres, werken en wonen in een dynamische en eigentijds vormgegeven publieke ruimte.  
Het programma op deze plaats heeft veel 'centrum makende potentie' en zal de locatie met herkenbaarheid, vernieuwing en uitstraling op de markt moeten zetten, de kern vormen voor dit nieuw stadsdeel en tegelijkertijd moeten bijdragen aan de ontwikkeling van de stedenbouwkundige structuur.  
Deze locatie biedt de beste mogelijkheden voor een goede start met de juiste stedenbouwkundige spin-off. Er is voldoende aaneengesloten ruimte, de locatie kent een goede zichtbaarheid en mogelijkheden van uitstraling, bovendien wordt de Expo met het hoofdgebouw en met de aanwezige handelsbeursactiviteiten opgenomen. Het programma kan geconcentreerd met voldoende mix en massa, en met eenheid in ruimte en synergie tussen de verschillende onderdelen worden ontwikkeld.  
Bovendien zal dit gebied beschikken over een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer wat noodzakelijk is, wil men de mobiliteitsproblematiek in de hand kunnen houden.  
De ontwikkeling van dit centrum moet het nieuwe hart vormen van dit nieuwe stadsdeel en een kiem voor de verdere ontwikkeling van het gehele gebied.
- Binnen fase 1 wordt verder nog een pakket aan andere dan bovenvermelde functies opgenomen in afstemming met de bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan of, indien daar niet in opgenomen op basis van een evenwichtige verdeling tussen beide fases.  
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan stelt dat de detailhandel en de kantoorachtigen op korte termijn dienen gerealiseerd te worden reden waarom beide functies dan ook hoofdzakelijk binnen fase 1 opgenomen zijn. Het ruimtelijk structuurplan voorziet 75.000m<sup>2</sup> kantoren op korte termijn maar binnen fase 1 wordt er slechts 55.000m<sup>2</sup> opgenomen om de kantoorontwikkelingen aan het station voldoende kansen te geven. Bovendien blijkt de opname van de markt van kantoorachtigen beduidend hoger te zijn dan die van kantoren waardoor er in verhouding ook meer kantoorachtigen worden geprogrammeerd binnen fase 1.
- Het project wordt dus in verschillende fasen uitgevoerd waarbij elke fase financieel sluitend moet zijn en waarbij de voorziene infrastructuur in staat moet zijn om de mobiliteitsvraag op te vangen.

### **Flexibiliteit binnen en tussen de verschillende zones**

Zoals reeds hiervoor gesteld, is er een bovengrens aan het totaalprogramma dat in dit gebied kan en mag gerealiseerd worden en ook de programma's voor de verschillende functies hebben een bovengrens. De reden hiervoor is niet alleen dat dit bv. in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is vastgelegd maar ook het gevolg van het feit dat verschillende functies een zeer verschillend mobiliteitspatroon vertonen en dus sterk het totale mobiliteitsbeeld voor het gehele gebied kunnen beïnvloeden. Omdat het mobiliteitsvraagstuk – zoals uit de verschillende Mober's die voor het gebied werden opgemaakt duidelijk bleek – de hoeksteen is voor de ontwikkeling van het gebied is het vanzelfsprekend dat men binnen een voldoende strakke marge moet vasthouden aan het uitgezette programma en de verschillende functies die er deel van uitmaken.

Het totaalprogramma wordt dus opgesplitst in deelprogramma's per fase waarvoor telkens ook een bovengrens geldt. Doorschuiven van fase 2 naar fase 1 is niet toegelaten maar van fase 1 naar fase 2 wel, voor zover de betrokken functies ook in fase 2 aanwezig zijn en binnen zekere beperkingen qua omvang om geen substantiële onevenwichten teweeg te brengen.

Tussen de verschillende zones wordt er een zekere flexibiliteit toegelaten voor zover het gaat over vergelijkbare functies (bv. niet tussen wonen en kantoren). Bij concrete uitwerking zal immers blijken dat de infrastructuur eventueel beter wat opschuift in de ene of andere richting waardoor velden/zones groter of kleiner worden. Deze flexibiliteit moet zich uiteraard binnen voldoende enge marges bewegen om geen substantiële onevenwichten van welke aard dan ook te veroorzaken. De voorwaarde is dus dat in principe een stijging van het programma in de ene zone gecompenseerd wordt door een evenredige daling in een andere zone zodat het totaalprogramma onveranderd blijft.

### **10.3 Koppeling aan mobiliteitsmonitoring en parkeermanagement**

Naast mobiliteit zijn er nog een aantal andere aspecten zoals de planeconomie, de eigendomsstructuur, het samenwerkingsverband e.d.m. die de nodige aandacht vergen.

Een aantal liggen echter buiten het werkveld van een RUP en worden hier dan ook niet rechtstreeks aan gelinkt.

Mobiliteit en parkeren zijn echter wel het onmiddellijke gevolg van stedenbouwkundige ontwikkelingen en hebben zeker in dit geval – omdat zij de achillespees vormen voor het welslagen van het project – een belangrijk impact op het gehele project en ook specifiek naar het ruimtegebruik en de ruimtelijke organisatie.

In de Mober(s) is er al heel wat duidelijkheid gekomen over de mogelijk- en onmogelijkheden op vlak van mobiliteit en dit is eveneens het geval voor de studie over het parkeermanagement. Het is echter duidelijk dat dit slechts een benadering van de werkelijkheid kan zijn. Met andere woorden naargelang de projectontwikkeling volgt, zullen er op bepaalde tijdstippen of in functie van een bepaalde vooruitgang van het programma waarnemingen moeten gebeuren die een duidelijk beeld zullen moeten

verschaffen over de reële mobiliteits- en parkeertoestand met name **mobilitetsmonitoring**.

Het continu meten en opvolgen van de mobiliteitssituatie (o.a. verkeersafwikkeling, vervoerswijzekeuze, e.d.,...) om na te kunnen gaan in hoeverre de evolutie van verkeer en mobiliteit (rond een bepaalde site) gelijke tred houden met de voorspelde evolutie (= Mober) om zo nodig te kunnen bijsturen, wordt voor dit gebied dus een noodzaak.

Een al even belangrijk punt vormt het parkeren. Zowel omwille van zuinig ruimtegebruik, omwille van een zo optimaal mogelijk functioneren van het gebied als in functie van een mobiliteitsbeheersing/beïnvloeding is het invoeren van een **parkeermanagement** noodzakelijk. Ook dit is een essentiële taak binnen de gebiedsontwikkeling. Belangrijke aanzetten hiertoe zijn gegeven in de studie over het parkeermanagement.

## 10.4 Werken met inrichtingsstudies

In het RUP wordt een vrij flexibele zonering gehanteerd waarbij enkel de essentiële stedenbouwkundige lijnen voor een effectief ontwerp worden vastgelegd. Bedoeling hiervan is om ruimte te bieden voor verschillende kwalitatieve stedenbouwkundige ontwerpen.

Voordeel hiervan is de soepelheid om in te kunnen spelen op nog onbekende wensen en behoeften of mogelijke waardevolle ideeën. Nadeel is evenwel dat men binnen het RUP minder zicht krijgt op de meer concrete stedenbouwkundige en architecturale invulling van deze voorschriften.

Voor deze “zone voor projectontwikkeling” is het dan ook nuttig dat er bij elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning een inrichtingsstudie wordt gevoegd. Bedoeling is om de samenhang en de kwaliteit van het geheel te kunnen inschatten.

Een inrichtingsstudie is aldus een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het licht van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften.

In de stedenbouwkundige voorschriften worden hierover meer details aangeven.

Omdat de uiteindelijke projectontwikkeling in fasen zal plaatsvinden en over een vrij lange termijn zal lopen is het ook toegelaten een **inrichtingsstudie** per zone (bv zone 7c) op te maken. Deze inrichtingsstudie(s) mag/mogen naar gelang de projectontwikkeling vordert en indien nodig geactualiseerd worden. Er wordt rekening gehouden met de reeds bestaande situatie. Wanneer er een belangrijke samenhang bestaat tussen verschillende zones kan er een inrichtingsstudie voor deze verschillende zones of voor de aspecten die van gemeenschappelijk belang zijn gevraagd worden.

Ook voor een aantal andere gebieden met een eerder complex stedenbouwkundig karakter geldt de opmaak van een dergelijke inrichtingsstudie.

Volgende aspecten worden in deze inrichtingsstudies eveneens mee bestudeerd:

- Het waterbeheer : zie onder 9. Watertoets
- Het archeologisch vooronderzoek :  
Voorafgaand aan de ontwikkeling van het gebied, wordt met het oog op het identificeren van de potentieel waardevolle zones, een archeologisch detectieonderzoek uitgevoerd. Dit detectieonderzoek wordt verricht aan de hand van boringen en proefsleuven, die op statistisch relevante wijze verspreid worden over de gehele zone. Bij aanwezigheid van archeologische sporen worden op de zones die als archeologisch waardevol worden aangeduid, bijkomende archeologische opgravingen verricht.
- De mobiliteit : zie onder 10.3 koppeling aan mobiliteitsmonitoring en parkeermanagement

Een specifiek geval vormt de ontsluitingsinfrastructuur. De inrichting daarvan wordt uitgewerkt via een inrichtingsstudie , “plan infrastructuur” genaamd. De infrastructuren voor de zwakke weggebruiker worden hierin mee bestudeerd. De aanbevelingen van deze studie zullen worden verwerkt in de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor deze werken.

Een ander specifiek geval vormt de “zone voor natuur”. Daar is het de bedoeling om via een inrichtingsstudie, “natuurinrichtingsplan” genaamd, uitvoering te geven aan de bepalingen van het plan-MER. Op 14 december 2006 heeft het college van burgemeester en schepenen akte genomen van dit natuurinrichtingsplan.

Tijdens de opmaak van dit plan-MER werd immers duidelijk dat een aantal zones binnen het gebied over een hoge natuurwaarde beschikken. De Stad Gent heeft dan ook een belangrijk actiepunt vooropgesteld, namelijk dat zoveel mogelijk van deze waardevolle zones dienen behouden en geïntegreerd te worden en verder dienen geoptimaliseerd. Het verlies aan natuurwaarden zou gecompenseerd worden door een direct uit te voeren natuurontwikkelingsproject dat als milderende maatregel dient beschouwd te worden. Deze milderende maatregel uit het plan-MER voor de site Flanders X'po werd in het RUP opgenomen.

Maximaal behoud en optimalisatie van de aanwezige natuurwaarden en verwevenheid met de aanliggende zones en functies werden als doelstellingen vooropgesteld.

Vrijwel het gehele terrein is reeds zeer sterk antropogeen beïnvloed waarbij het overgrote deel van de oppervlakte bestaat uit opgehoogde gronden gelegen binnen de oorspronkelijke vallei van de Leebeek, een zijbeek van de Leie. Hierdoor werd ook de hydrologie sterk verstoord. Door de deels jarenlange spontane ontwikkeling, het deels extensief gebruik van deze terreinen en de aanwezigheid van oude structuren, heeft er zich een waardevol natuurgebied ontwikkeld bestaande uit een schakering van oud parkbos, elzenbroekbos, spontaan opgegroeid gemengd zachthoutbos, nat valleigrasland en –ruigte, droog grasland op opgespoten zandgronden en ruigte. Door de aanleg van de verkeerswisselaar tussen de R4 en de Pegoudlaan en het voorkomen van tal van andere grote infrastructuren in de omgeving, is het gebied sterk versnipperd en geïsoleerd. Dit beperkt sterk de ontwikkelingsmogelijkheden. Ook de nog slechte waterkwaliteit van de Leebeek vormt een knelpunt.

In eerste instantie werden twee ontwikkelingsvisies uitgewerkt voor het gebied, namelijk een bosscenario en een duinscenario. Uiteindelijk werd beslist om een aantal positieve natuur- en beeldelementen van de beide scenario's tot een nieuw tussenscenario samen te voegen. Bij de uitwerking van dit nieuw voorontwerp werden de volgende principes en randvoorwaarden gehanteerd:

- Het natuurinrichtingsproject wordt als een ondeelbaar geheel beschouwd dat integraal wordt gerealiseerd.
- Maximaal behoud van de waardevolle natuurentiteiten en de integratie van de gebouwencomplexen in het natuurweefsel.
- Omwille van het feit dat de Gentse regio een bosarme regio is wordt bestaand bos maximaal behouden. Zeer waardevolle bospercelen (oud parkbos, elzenbroekbos) worden integraal behouden. Boscompensatie wordt integraal in situ uitgevoerd en waar bosuitbreidingsmogelijkheden nog extra voorhanden zijn, dienen deze benut te worden.
- Water vormt een belangrijk element in het landschapsbeeld en wordt waar mogelijk en financieel haalbaar maximaal geïntegreerd waarbij koppeling van functies, bv. waterberging, nagestreefd wordt.
- Recreatieve ontsluiting van het gebied wordt zoveel mogelijk nagestreefd zonder de aanwezige natuurwaarden aan te tasten.
- Een functionele ontsluiting van het gebied voor de zachte weggebruikers wordt uitgebouwd waarbij de relaties met de omliggende gebieden (recreatie, ziekenhuis, woonkernen, scholen) geoptimaliseerd wordt.
- Het behoud en het herstel van waardevolle landschapsrelicten wordt nagestreefd.
- De inrichtings- en beheerskost moet binnen aanvaardbare normen blijven.
- Bij de uitvoering van de infrastructuur-, bouw- en andere werken moeten alle noodzakelijke maatregelen genomen worden om kwetsbare natuur- en landschapswaarden optimaal te vrijwaren van tijdelijke of permanente aantasting of degradatie (bv. kwelinvloeden).

Dit voorontwerp dient in een latere fase verder in detail uitgewerkt te worden.

Tenslotte dient ook veel zorg besteed te worden aan de uitvoering. Begeleiding van de werken door een landschapsarchitect met een ruime natuurkennis is noodzakelijk. Een goede en vakkundige aanleg is de absolute vereiste om later een gewenste ontwikkeling te kunnen garanderen of na te streven en zo ook belangrijke beheerskosten te vermijden. De uitvoering kan in verschillende uitvoeringsfasen en –zones opgedeeld worden. Volgens het RUP zou de volledige realisatie van het natuurinrichtingsplan gelijktijdig met de uitbouw van de infrastructuur dienen te gebeuren. Dit is thans niet meer mogelijk gezien het specifieke inrichtingsvoorstel waarbij de opbouw van het landschap samen met andere uitvoeringsfasen zal gebeuren zodat werk met werk wordt gecombineerd en belangrijke kosten

worden gespaard. De inrichting van de gronden gelegen binnen de verkeerswisselaar kan onafhankelijk van de overige zones uitgevoerd worden. Deze terreinen maken geen onderdeel uit van het RUP. Met de betreffende eigenaar, het Vlaamse Gewest, dienen eerst de nodige afspraken gemaakt te worden. Samen met de uitbouw van de infrastructuur dient de aanleg van het bufferbekken en de natuurvijver te gebeuren. De opbouw en afwerking van het duinenlandschap zal voornamelijk gebeuren bij de bouw van de gebouwencomplexen in de zones Z5a en b. Een belangrijk deel van de uitgegraven gronden voor de gebouwen zal in de natuurzone verwerkt worden. In een laatste fase zal de fietsersinfrastructuur aangelegd worden.

## **11. Opgave van strijdige voorschriften**

Overeenkomstig artikel 38 §1, 5° van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan in voorkomend geval, een zo limitatieve mogelijk opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden.

Op dit ogenblik gelden er voor het plangebied zowel een aantal voorschriften afkomstig van het BPA Handelsbeurs (MB. 4/9/1985), van het BPA Handelsbeurs (gedeeltelijke wijziging BD 8/4/2004) als van het gewijzigd gewestplan (M.B dd. 28/10/1998) (zie hoofdstuk 2 : feitelijke en juridische toestand).

Al deze voorschriften, uiteraard voor zover de betrokken gebieden vallen binnen de begrenzing van het huidige RUP, worden automatisch vervangen (cfr. art. 38§ 2 van het decreet) door de nieuwe voorschriften van het nieuwe RUP.

Uitzondering hierop zijn de “zone voor fietsers- en voetgangersverbinding” “zone voor overbrugging”, de verplichte ontsluiting via ringweg en de “zone voor overbouwning”. Het gewestplanvoorschrift wordt daar met de bepalingen van dit RUP niet opgeheven omdat de bestemming op het maaiveld daar moet blijven gelden terwijl het voorschrift van het RUP enkel uitspraak doet over het niveau boven het maaiveld.

Binnen de begrenzing van dit RUP geldt er nog enkel een deel van één verkaveling. Het betreft de verkaveling DD/AM221/1085v die vervallen werd verklaard op vier loten na (loten 14,15,16 en 17) op basis van een wijziging in 1976.

De voorschriften van deze vier loten uit deze verkaveling zijn strijdig met de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan en worden opgeheven.

## **12. Onteigeningsplan**

De aanleg van de interne ringwegen is een voorwaarde om tot projectontwikkeling binnen het grootste deel van het gebied te kunnen overgaan en deze voorwaarde is binnen de verordenende voorschriften opgenomen.

Omdat de aanleg van deze wegen de effectieve projectontwikkeling moet voorafgaan is het absoluut noodzakelijk dat de Stad Gent i.c. het Autonoom Stadsontwikkelingsbedrijf (AG SOB) ook over de gronden beschikt waarop het RUP deze ringwegen voorziet.

Een aantal van deze gronden zijn reeds eigendom van het AG SOB maar het merendeel is particuliere eigendom. Een aantal van deze eigenaars zullen tot een “Grondbank” toetreden terwijl er met een aantal andere specifieke samenwerkingsovereenkomsten zullen worden afgesloten. Met enkele andere is er nog geen enkele vorm van samenwerking tot stand gekomen.

Zo lang er hieromtrent geen voldoende zekerheid bestaat is het wenselijk van de percelen noodzakelijk voor de realisatie van de ringwegen op te nemen in een onteigeningsplan.

Het lijkt verder ook wenselijk van hier de procedure tot onteigening bij hoogdringendheid toe te passen zodat de aanleg van de noodzakelijke ontsluitingswegen binnen redelijke termijnen kan starten.

## **DEEL II - Stedenbouwkundige Voorschriften**

### **1. Toelichting bij wijze van meten en gehanteerde begrippen**

- 1.1 Wijze van meten
- 1.2 Gehanteerde begrippen

### **2. Algemene verordenende stedenbouwkundige voorschriften**

- 2.1 Onbebouwde gronden
- 2.2 Specifieke algemene bepalingen
- 2.3 Integratie van technische installaties op gebouwen  
en technische verdiepen, masten en windturbines
- 2.4 Ontsluitingswegen
- 2.5 Inrichtingsstudies
- 2.6 Flexibiliteit binnen de voorschriften voor de zones  
binnen het projectontwikkelingsgebied
- 2.7 Parkeervoorzieningen
- 2.8 Mobiliteitsmonitoring
- 2.9 Water

### **3. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften voor zones en symbolische aanduidingen**

- Zone voor projectontwikkeling (z0)
- Zone voor ontwikkeling fase 1 (z0')
- Zone voor ontwikkeling fase 2 (z0'')
- Zone voor wonen (z1)
- Zone voor wonen en kantoorachtigen (z2)
- Zone voor kantoorachtigen en kortverblijfwonen (z3)
- Zone voor kantoorachtigen (z4)
- Zone voor kantoorachtigen, wonen en natuur (z5)
- Zone voor kantoren (z6)
- Zone voor recreatie en detailhandel (z7)

Zone voor handelsbeurs en aanverwante (grootschalige) activiteiten (z8)

Zone voor bedrijven (z9)

Zone voor natuur (z10)

Zone voor interne ringweg (z11)

Zone voor ontsluitingswegen (z12)

Zone voor water (z13)

(Zone voor reservatiestrook) fietsers- en voetgangersverbinding (z14)

Fietsers- en voetgangersverbinding (z14')

Verplichte ontsluiting via ringweg (z15)

Zone voor reservatiestrook voor knooppunten heraanleg N43 (z16)

Overbruggingen (z17)

Zone voor overbouwing (z18)

Tramlijn (z19)

Groen- en geluidsbuffer (z20)

## **1 Toelichting bij wijze van meten en gehanteerde begrippen**

### **1.1 Wijze van meten**

Bouwhoogte: de hoogte van het gebouw wordt gemeten vanaf het peil van het maaiveld tot de onderzijde van de goot. De dakhoogte of de hoogte van een technisch verdiep wordt hierin niet meegerekend en in dat geval spreekt men van de toegelaten of maximale bouwhoogte. Wanneer men spreekt van “totale bouwhoogte” is dit wel inclusief de dakhoogte.

De hoogte wordt uitgedrukt in meter of in bouwlagen. Wanneer uitgedrukt in bouwlagen wordt er gerekend met een hoogte van circa 3 à 4m per bouwlaag afhankelijk van de aard van de functie. Parkeerlagen boven het maaiveld worden voor de berekening van de bouwhoogte slechts vanaf meer dan één laag meegerekend.

Bruto-vloeroppervlakte of bvo: is de som van aan de buitenzijde gemeten vloeroppervlakte van alle vloerniveaus van de binnenruimten van het gebouw. Oppervlakten van trappen, liften, sanitaire voorzieningen, opslagruimten en dergelijke moeten ook op elk vloerniveau tot de bruto-vloeroppervlakte worden gerekend. De oppervlakte van zolder wordt als bruto-vloeroppervlakte mee in rekening gebracht op voorwaarde dat ze als een functionele bouwlaag kunnen worden aangewend. (Half)ondergrondse parkings, bovengrondse parkeergebouwen, technische verdiepen, overdekte publieke ruimte (zoals galerij, atrium, patio...) evenals laad- en losplatforms komen niet in aanmerking voor deze berekening.

Opgegeven programma's in m<sup>2</sup> zijn steeds aangegeven in bvo.

Diepte van de gebouwen: de diepte van de gebouwen wordt gemeten van de bouwlijn tot de verst verwijderde gevel van het gebouw; deze afstanden worden loodrecht op de bouwlijn gemeten.

Oppervlakte van de gebouwen: de oppervlakte wordt gemeten aan de buitenzijde van de gevelvlakken en het midden van de scheidingsmuren.

Vloer-terreinindex: is de som van de bruto-vloeroppervlakte (bvo) van alle bouwlagen (V) gedeeld door de terreinoppervlakte (T). Voor de definitie van bruto-vloeroppervlakte (bvo) : zie boven

Zonebezetting: Een op het plan of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van een terrein binnen een bepaalde zone aangeeft dat mag worden bebouwd.

### **1.2 Gehanteerde begrippen**

Appartement: Woonentiteit waarin alle leeffuncties verdeeld zijn over verschillende ruimtes.

Bedrijven: Een bedrijf is het gebouw of de 'inrichting' waarin een bepaalde economische activiteit wordt uitgeoefend. Het gaat hier om zowel producerende (produceren goederen), als dienstverlenende bedrijven en groothandel.

Bestemming: de bestemming duidt de functie aan die door het plan juridisch vastgelegd wordt. De hoofdbestemming wordt steeds voor ten minste de helft van de bruto-vloeroppervlakte gerealiseerd tenzij dit in de voorschriften anders gespecificeerd is. Nevenbestemmingen zijn steeds toegelaten te realiseren bestemmingen.

Boulevard Flanders Expositie: oost-west gericht dek dat over de Adolphe Pégoudlaan heen doorloopt en dat het bindend element vormt voor de leisure en retailactiviteiten die zich hierop bevinden , in tekst "boulevard" genoemd.

Bouwlaag: een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op een gelijke hoogte liggende vloeren is begrensd.

Bouwlijn: lijn die de grens van de bebouwing aangeeft.

Commerciële oppervlakte: is de netto oppervlakte die ter beschikking staat voor commerciële doeleinden (excl. opslagplaatsen, personeelsruimten...).

Dek: bovenzijde van een parkeergebouw dat door inrichting een functie krijgt als publieke ruimte.

Detailhandel: gebouwen waar goederen en/of diensten verhandeld worden en die gericht zijn op een cliënteel.

Detailhandel Flanders Expositie: detailhandel met een bovenlokale invloedssfeer waarin minstens 60% van de bruto beschikbare verkoopsvloeroppervlakte gebruikt wordt voor handelszaken met een minimale commerciële oppervlakte van 6.000m<sup>2</sup> voor de dagelijkse sector en 12.000m<sup>2</sup> voor niet dagelijkse sector. De detailhandelsfuncties zijn complementair aan de detailhandel van de binnenstad. Dit betekent dat het hier vooral om functies zal moeten gaan die omwille van hun omvang of bereikbaarheidsprofiel niet in de binnenstad kunnen gelocaliseerd worden. In het masterplan is dit "retail". Definitie geldt enkel binnen zone voor projectontwikkeling.

Diensten: worden aangeduid als activiteiten gericht op een frequente dienstverlening naar de bevolking (loketfuncties). Het betreft ondermeer vrije beroepen, wasserijen, kapsalons, banken en verzekeringen, reisbureaus en bemiddelingsadvies en andere... Dancings en aanverwante activiteiten kunnen niet onder deze noemer gevat worden.

Eéngesinswoning: Elk gebouw bestaande uit één woonentiteit, waarbij de woonentiteit samenvalt met het volledige gebouw. Wordt ook beschouwd als een ééngesinswoning : een gebouw met een nevenfunctie die minder dan de helft van de totale vloeroppervlakte van het gebouw beslaat, en waarbij de rest van het gebouw volledig wordt gebruikt als één woonentiteit.

Flanders Expositie: zie handelsbeurs

Gemeenschapsuitrustingen op buurtniveau: dit zijn dienstverleningen met een openbaar karakter

Onderwijs: lager onderwijs, kleuter- en peuterspeelplaatsen, kinderdagverblijven,

...

Cultuur en cultus: bibliotheek, buurthuis, clublokaal, kerk, ...

Overheidsdiensten: dienstencentrum, politie (wijkbureau), post, ...

Voorzieningen: buurtparking, groenaanleg, recreatie, nutsvoorzieningen,

...

Gemeenschapsuitrustingen op stedelijk niveau: dit zijn dienstverleningen met een openbaar karakter

Onderwijs: middelbaar onderwijs, hoger-, universitair en technisch onderwijs, ...

Cultuur en cultus: bioscoop, schouwburg, museum, tentoonstellingsruimte, congrescentrum, cultureel centrum, centrale bibliotheek, ...

Overheidsdiensten: politie, rijkswacht, leger, brandweer, civiele bescherming, gerechtshof, gevangenis, spoorwegstations, ...

Verzorging: polyklinieken, materniteiten, ziekenhuizen en bijhorende labo's, ...

Voorzieningen: parkeergebouwen, groenaanleg, recreatie, sportinfrastructuur (zwembaden, sporthallen, ...), nutsvoorzieningen, ...

Handelsbeurs: deze term wordt gebruikt om de verwarring te vermijden bij het woord "Flanders Expo" : de bestaande beursactiviteiten in het gebied worden handelsbeurs genoemd terwijl met "Flanders Expositie" , recent hernoemd tot "Gent,the Loop", het ruimere gebied wordt bedoeld.

Hoofdbestemming: zie bestemming

Horeca: afkorting voor hotels, restaurants en cafés.

Inrichtingsstudie: is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het licht van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften.

Interne ringweg: interne hoofdonsluitingsinfrastructuur in het gebied bestaande uit twee lussen waarvan zich er respectievelijk één ten westen en één ten oosten van de Adolphe Pégoudlaan situeert.

Kamer: woonentiteit, die door de eigenaar (of houder van een zakelijk recht op het woongebouw) bestemd is om verhuurd of ter beschikking gesteld te worden (of die reeds ter beschikking gesteld of verhuurd is), én waarin één of meer van de volgende voorzieningen ontbreken: wc, bad/douche of kookgelegenheid, én waarbij de bewoners voor de ontbrekende voorzieningen afhankelijk zijn van de gemeenschappelijke ruimtes in of aansluitend bij het gebouw waarvan de woonentiteit deel uitmaakt.

Kamerwoning: elk gebouw waarin minimum één kamer, zoals hiervoor omschreven, aanwezig is, ongeacht of er andere functies en/of woonentiteiten in het gebouw aanwezig zijn.

Kantoren: zijn gebouwen waar men in het algemeen bureauwerkzaamheden verricht.

Kantoorachtigen: zijn gebouwen met het uitzicht van kantoren, waarin ondernemingen gevestigd zijn die in hoofdzaak andere dan bureauwerkzaamheden verrichten.

Kortverblijf wonen (= shortstay wonen in het masterplan): hotels, apparthotels als hoofdbestemming eventueel in combinatie met nevenbestemmingen zoals congres- en vergaderruimten e.d.m.

Leisure Flanders Expositie: zie recreatie Flanders Expositie

Meergezinsgebouw: Gebouw bestaande uit minimum twee woonentiteiten.

Mober: is een studie naar de impact van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (op socio-economisch, cultureel, e.d.m. vlak) op de verkeersafwikkeling in de omgeving; een MOBER gaat na wat de gevolgen zijn en onderzoekt ook milderende maatregelen indien nodig. MOBER's 'nieuwe stijl' nemen ook expliciet het aspect 'duurzame mobiliteit' mee en geven aan welke maatregelen kunnen worden genomen om het gebruik van de duurzame vervoerswijzen te vergroten.

Mobiliteitsmonitoring: Het continu meten en opvolgen van de mobiliteitssituatie (o.a. verkeersafwikkeling, vervoerswijzekeuze, e.d.,...) om na te kunnen gaan in hoeverre de evolutie van verkeer en mobiliteit (rond een bepaalde site) gelijke tred houden met de voorspelde evolutie (= Mober) om zo nodig te kunnen bijsturen.

Nevenbestemming: zie bestemming

Nokhoogte: de totale hoogte van de bebouwing tot en met de nok van de gebouwen.

Openbare plaats: identiek begrip : publieke ruimte.

Parkeerplint: bovengronds parkeergebouw met beperkt aantal parkeerlagen waarboven zich hetzij gebouwen hetzij een dek bevinden.

Parkeermanagement: organisatie en beheer van de parkeervoorzieningen in een gebied met de bedoeling van een in ruimte en tijd zo efficiënt mogelijk parkeeraanbod te voorzien.

Perceel: een aaneengesloten al dan niet bebouwd stuk grond van één eigenaar

Perceelsgrens: een grens van het (bouw)perceel. De perceelsgrenzen kunnen door middel van herverkavelingen steeds worden aangepast.

Permanent wonen: alle andere vormen van wonen dan gedefinieerd onder kortverblijfwonen. In het masterplan is dit "long stay" wonen.

Publieke ruimte: plaats die vrij toegankelijk is voor het publiek identiek begrip : openbare plaats

Reca: verwijst naar de restaurants en cafés.

Recreatie: bedoeld worden hier recreatieve indoorfuncties.

Recreatie Flanders Expositie: bedoeld worden hier recreatie-activiteiten met een bovenlokale invloedssfeer zoals sport, fitness, dancing, bioskoop en reca, in het masterplan ook "leisure" genoemd. Het gaat om functies met een bovenlokale invloedssfeer. Definitie geldt enkel binnen zone voor projectontwikkeling.

Retail Flanders Expositie: zie detailhandel Flanders Expositie

Rooilijn: deze lijn vormt de grens tussen de publieke ruimte en de aanpalende percelen hetzij overeenkomstig de actuele eigendomstoestand indien deze niet is voorgeschreven door de overheid, hetzij overeenkomstig hetgeen door de administratieve overheid is voorgeschreven voor de toekomst.

Sevesobedrijven: Inrichtingen zoals bedoeld in art. 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juli 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

Sokkelgebouw: deel van het gebouw dat zich horizontaal uitstrekt met een beperkt aantal bouwlagen.

Studio: wooneenheid waarin alle leeffuncties geïntegreerd zijn in één ruimte, behoudens sanitair dat eventueel wordt voorzien in een aangrenzende afgesloten aparte ruimte.

Technische installaties: zonnepanelen (warmwaterproductie) en zonnecellen (electriciteitsproductie), verwarmings- en airconditioninginstallaties, liftkamers, schouwen e.d.m.

Toren: deel van het gebouw dat zich vertikaal uitstrekt met een groot aantal bouwlagen.

Vegetatiedaken: vegetatiedaken zijn daken die ontworpen en gebouwd zijn om er een natuurlijke begroeiing op aan te brengen en deze te onderhouden.

Verharding: behandelingen waarbij de bodem aangepast wordt aan een niet natuurlijk gebruik (weg, pad, terras, parking) en de waterdoorlaatbaarheid sterk beperkt wordt. Veelvuldig gebruikte verhardingen zijn betonklinkers, kasseien, beton, steenslag, asfalt en dolomiet.

Woning: woon- of verblijfplaatsen van één of meerdere personen.

Woonentiteit: Lokaal of geheel van aansluitende lokalen hoofdzakelijk bestemd voor de huisvesting van een persoon of een groep van samenlevende personen (appartement, studio, kamer)

Worden niet beschouwd als woonentiteiten : entiteiten die deel uitmaken van toeristische accommodaties of van collectieve verblijfsaccommodaties, zoals de tehuizen voor bejaarden, de verpleeginrichtingen, de kazernes, de internaten, verblijfsaccommodatie voor studenten opgericht door erkende onderwijsinstellingen, de kloosters, de opvangcentra, de gevangenissen.

Woongebouw: elk gebouw dat één of meer woonentiteiten bevat.

Zichtas: een in het ontwerp getrokken denkbeeldige lijn, vanuit de as van symmetrie van een huis of ander uitgangspunt naar een bepaald karakteristiek punt, waarlangs het uitzicht vrij is.

Zie plan: deze aanduiding geeft aan dat de bepalingen van het plan moeten gevolgd worden hetzij een expliciete en exacte aanduiding in meter of aantal bouwlagen e.d.m. hetzij dat door het meten op het plan een aanduiding wordt verkregen van de toegelaten afmetingen.

Zone: een op plan aangegeven vlak met éénzelfde bestemming en voorschriften (bv zone 7c is een zone volgens deze def. omdat de voorschriften met die van bv. zone 7b licht verschillen)

45°-regel: geeft de toegelaten hoogte aan van een gebouw in functie van de afstand van dit gebouw tot een grens (zonegrens, perceelsgrens...) In dit geval betekent dit dat het gebouw of deel van een gebouw, nooit hoger mag zijn dan zijn afstand tot de aangegeven grens of omgekeerd dat de grens zo moet vastgelegd worden dat de afstand tot het gebouw of deel van een gebouw minstens gelijk is aan de hoogte van dit gebouw.

## **2 Algemene verordenende stedenbouwkundige voorschriften**

### **2.1 Onbebouwde gronden**

Zijn verboden op onbebouwde percelen:

- afgravingen of aanvullingen tenzij in functie van vergunde bouwwerken, sanering, totaalaanleg of archeologisch onderzoek.
- storten van vuilnis of afvalproducten, opslag van materialen, vloeistoffen, gassen of schroot (van welke aard ook) behalve het tijdelijk stockeren van groen- en ander afval afkomstig van het onderhoud.

### **2.2 Specifieke algemene bepalingen**

- Voorzieningen behorende tot de normale uitrusting van het gebied zoals elektriciteits- en gaskabines, nutsleidingen, telefooncellen, pompgemalen, bufferbekkens, grachten, geluidsschermen, gronddammen of geluidsbermen e.d.m. mogen binnen elke zone voorzien worden mits voldoende aandacht wordt geschonken aan de integratie van de constructies in de omgeving en de omvang ervan (hoogte, terreininname) beperkt blijft.
- Gemeenschapsvoorzieningen die nodig/nuttig zijn voor het functioneren van het gebied zijn toegelaten in elke bebouwbare zone op voorwaarde dat ze kleinschalig zijn en geïntegreerd worden in de projectontwikkeling voor die zone.

### **2.3 Integratie van technische installaties op gebouwen en technische verdiepen, masten en windturbines.**

Alle technische installaties moeten zo veel als mogelijk binnen het volume van de gebouwen ondergebracht worden. Indien dit niet mogelijk is, moeten deze zo beperkt mogelijk gehouden worden en zorgvuldig ingepast worden in het architecturaal concept. Er kunnen voorwaarden gesteld worden op vlak van inplanting, en plaatsing en om de hinder (visueel, geluid) te beperken.

Een technisch verdiep bovenop het toegelaten aantal bouwlagen is mogelijk voor zover de hoogte en omvang beperkt worden en enkel voor het onderbrengen van technische installaties.

Masten en kleinschalige windturbines zijn toegelaten.

### **2.4 Ontsluitingswegen**

Stedenbouwkundige vergunningen kunnen slechts afgeleverd worden wanneer de interne ringweg is aangelegd zoals hieronder bepaald of op zijn minst de waarborgen zijn gegeven dat deze gerealiseerd zal zijn wanneer de extra verkeersgeneratie t.g.v. de projectontwikkeling zal plaatsvinden.

Een uitzondering hierop vormen vergunningen voor werken die niet relevant zijn voor de globale projectontwikkeling (sloping en renovatie bestaand gebouw, heraanleg wegen, archeologisch onderzoek, (her)aanleg nutsvoorzieningen).

#### Het realiseren van de minimale interne ringweg in zone 11

Het is niet noodzakelijk dat de interne ringweg reeds volledig, in alle details, op volle breedte en op de plaats aangegeven op het grafisch plan is aangelegd vooraleer er enige ontwikkeling start.

Minimaal is vereist dat vooraleer ontwikkelingen kunnen starten in fase 1:

1. alle voorzieningen aanwezig zijn die het mogelijk maken dat het verkeer komende uit de richting van de E40 slechts ter hoogte van de noordelijke overbrugging de Adolphe Pégoudlaan kan afrijden naar de interne ringweg zodat er voldoende buffering van het verkeer op de lus zelf mogelijk is.
2. dat zowel het oostelijke als het westelijk deel van de interne ringweg volledig gesloten is. Hiervoor mag er ook tijdelijk en in afwachting van de realisatie van de voorziene aanleg gebruik gemaakt worden van de reeds aanwezige wegenis en/of mogen er tijdelijke onderdelen aangelegd worden om tot een continue lus te komen.
3. moet zowel de noordelijke als de zuidelijke overbrugging gerealiseerd zijn met aansluiting op de Adolphe Pégoudlaan zodat het verkeer in alle richtingen het gebied kan bereiken en verlaten.
4. indien de ontwikkeling van zone z7a als eerste en enige start is het voldoende als voldaan wordt aan de voorwaarde onder punt 1 en aan punt 2 enkel voor wat betreft het oostelijk deel van de ringweg. Het bestaande rond punt in de verkeerswisselaar aan de R4 vervult dan de rol van de bruggen voorzien onder punt 3.

Voor het starten van fase 2 moet de interne ringweg zoals voorzien in eindfase volledig uitgevoerd zijn d.w.z. op volle breedte en met een tracé conform het grafisch plan.

#### Het realiseren van ontsluitingswegen andere dan de interne ringweg (z 11) of de zone voor ontsluitingswegen (z12)

In alle bebouwbare zones die zich bevinden binnen de “zone voor projectontwikkeling”, de zone z8 (zone voor handelsbeurs) en de zone z9 (zone voor bedrijven) is de aanleg van ontsluitingswegen toegelaten.

Hierbij mogen de functies die zich binnen deze zones bevinden niet afzonderlijk, rechtstreeks en gelijk waar op de interne ringweg ontsluiten. De aanleg van verzamel- of parallelwegen of op zijn minst het bundelen van een aantal toegangen van de verschillende functies is verplicht. Deze wegen worden aangesloten op de knoop- of ronde punten die op de interne ringweg worden voorzien. De uitwerking hiervan gebeurt binnen de inrichtingsstudie.

## 2.5 Inrichtingsstudies

Een inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen of de vergunningsaanvraag voldoet aan de vereisten van de goede ruimtelijke ordening. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende aanvraag van stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning en wordt als dusdanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van deze aanvragen. Latere vergunningsaanvragen binnen het zelfde gebied kunnen vergezeld worden van een inrichtingsstudie die afwijkt van de vroeger ingediende studie, maar waarin alleszins rekening wordt gehouden met de verleende vergunningen en attesten en de reeds gerealiseerde elementen binnen het gebied.

Binnen de gebieden waarvoor de opmaak van een inrichtingsstudie is voorzien (zie hieronder) wordt aldus bij een aanvraag tot stedenbouwkundige of verkavelingsvergunning of attest een inrichtingsstudie gevoegd.

Voor kleine werken die niet relevant zijn voor de globale projectontwikkeling geldt deze verplichting niet.

Wanneer men een stedenbouwkundige aanvraag indient voor de volledige en gelijktijdige ontwikkeling en uitvoering van een zone geldt deze verplichting evenmin. De aanvraag kan in dat geval dienen als inrichtingsstudie maar moet de zelfde aspecten belichten zoals hieronder aangegeven.

### Binnen de zone voor projectontwikkeling

- De projectontwikkeling zal hier gezien de omvang over een vrij lange termijn lopen en dus in verschillende fasen plaatsvinden. Omdat het gebied begrepen binnen één fase echter vrij omvangrijk is mag er ook een inrichtingsstudie opgemaakt worden voor een deel van een fase. Minimaal zal deze inrichtingsstudie de zone omvatten waarbinnen men een project wil realiseren.
- Voor sommige zones is de samenhang met één of meerdere aanpalende zones echter zo groot dat een inrichtingsstudie ruimer dan voor de zone alleen noodzakelijk is. Elementen die kenmerkend zijn voor deze samenhang binnen de betrokken zones moeten mee bestudeerd worden in de inrichtingsstudie voor de betreffende zone. Dit is het geval voor zone z7a en zone z7b voor wat betreft het aspect van de verkeersontsluiting en het functioneren van de parkeergelegenheden onder het dek. Voor zone z7b en zone z7c geldt dit ook maar komt daar de koppeling nog bij van beide gebieden over de Adolphe Pégoudlaan heen. Bij het opmaken van een inrichtingsstudie voor de zone z7b dient ook de eerste 150m (= front beursgebouwen) van de zone z8 mee opgenomen te worden in deze inrichtingsstudie. Tenslotte is dit ook het geval voor zone z5a en z5b en zone z10 op vlak van de (ontwikkeling van) natuurwaarden.

Een inrichtingsstudie bevat in dit geval minstens volgende aspecten:

- een plan dat de ordening van het gebied aangeeft met aanduiding van de functies en van de inplanting en de hoogte van de bebouwing;
  - de interne ontsluiting (en de eventuele fasering ervan);
  - de parkeervoorzieningen inclusief de eventuele P&R-voorzieningen, een visie over het parkeermanagement en het operationaliseren ervan
  - de inrichting van de publieke ruimte, de onbebouwde en verharde gedeelten, de groene ruimten met aanduiding van beplante en verharde gedeelten (omgevingsaanleg), ...;
  - de eventuele (detail)fasering van de ontwikkeling;
  - de bereikbaarheid voor openbaar vervoer en ev. het tracé voor het openbaar vervoer in de zone zelf;
  - het waterbeheer en de natuuraspecten;
  - de resultaten van het archeologisch vooronderzoek.
- Wanneer er binnen een zone volgens de bepalingen over de parkeervoorzieningen enkel parkeergebouwen worden voorzien dient er voor de volledige zone een inrichtingsplan te worden opgemaakt dat aantoont dat de inplanting van de parkeergebouwen de latere ontwikkeling van de zone niet hypothekeert.
  - De aanleg van de ontsluitingswegen wordt bestudeerd en uitgewerkt in een inrichtingsstudie voor de ontsluitingswegen, "plan infrastructuur" genoemd.

#### Buiten de zone voor projectontwikkeling

Een aantal ontwikkelingen buiten de zone voor projectontwikkeling zijn op zich omvangrijk en belangrijk genoeg om de opmaak van een inrichtingsstudie te verantwoorden.

Voor de zone10 voor natuur is de opmaak van een inrichtingsstudie verplicht (i.c. natuurinrichtingsplan). Deze studie houdt rekening met de inrichting van zone z5a en z5b.

Voor de zone 8 (handelsbeurs) en de zone voor bedrijven (z9b = enkel deel ten noorden van de Buchtenstraat) bevat de inrichtingsstudie minstens volgende aspecten :

- een plan dat de ordening van het gebied aangeeft met aanduiding van de bebouwing en de functies;
- de interne ontsluiting en parkeervoorzieningen, de globale inrichting van de publieke ruimte, de onbebouwde en verharde gedeelten, de groene ruimten met aanduiding van beplante en verharde gedeelten (omgevingsaanleg), enz.;
- de bereikbaarheid voor openbaar vervoer;
- het waterbeheer;
- de eventuele fasering van de ontwikkeling.

Wanneer er een inrichtingsstudie wordt opgemaakt voor de zone voor handelsbeurs z8 dient de zone z7b hierin mee opgenomen te worden.

## **2.6 Flexibiliteit binnen de voorschriften voor de zones gelegen binnen de zone voor projectontwikkeling**

### Algemene principes

Voor de volledige “zone voor projectontwikkeling” ligt het programma vast met een bovengrens en dit zowel globaal als voor de verschillende functies.

Voor elke fase ligt het totaalprogramma en het programma per functie ook vast.

Flexibiliteit is verder enkel voorzien binnen de “zone voor projectontwikkeling” tussen de verschillende zones onder voorwaarde dat:

- de verschuivingen zich binnen éénzelfde fase bevinden
- de flexibiliteit zich beperkt tot een wijziging van max. +/- 15% t.o.v. het aangegeven totaalprogramma per zone of het programma per functie voor de betrokken zone (tenzij er daaromtrent voor een bepaalde zone hieronder specifieke voorschriften voorzien zijn).
- de betrokken functie(s) aanwezig is(zijn) in het programma van beide zones waartussen men wil schuiven;
- de functies tot de zelfde categorie behoren. Detailhandel en recreatie behoren tot de zelfde categorie. Kantoren en kantoorachtigen, permanent wonen en kortverblijf wonen behoren niet tot de zelfde categorie.

### Specifieke voorschriften

- Voor zone z7b is er een beperkte uitwisseling mogelijk met zone z8 (zone voor handelsbeurs) om een kwalitatieve stedenbouwkundige afwerking van het front van de handelsbeurs en om de samenhang met de publieke ruimte op het dek te bewerkstelligen. Hier geldt een maximale uitwisseling van 20% (globaal en per functie) van zone z7b naar zone z8. De mogelijkheid tot uitwisseling geldt enkel binnen een strook van 150m diep palend aan zone z7b. Het programma dat in zone z8 wordt voorzien, wordt in mindering gebracht van het programma van zone z7b.
- Binnen de zone 2a, 2b en 5b mag het programma kortverblijfwonen volledig omgezet worden naar permanent wonen.
- Kortverblijfwonen voorzien binnen gelijk welke zone binnen fase 1 mag voor maximaal 50% van het totaalprogramma kortverblijfwonen, ook verwisseld worden met het programma kantoorachtigen voorzien in de zone z2a, z2b, z5a en z5b. Omzetten van kortverblijfwonen naar permanent wonen in zone 2a,2b, 5a en 5b is toegelaten.
- Doorschuiven van programma van fase 1 naar fase 2 is toegelaten voor zover de betrokken functies ook in fase 2 aanwezig zijn en met een maximum van 30% tov het programma voorzien in de betrokken zone van fase 2. Doorschuiven van programma van fase 2 naar fase 1 is niet toegelaten

## 2.7 Parkeervoorzieningen

Binnen elke zone mogen de nodige parkeerplaatsen gelijkgronds of ondergronds ingericht worden rekening houdend met de visie van het parkeermanagement. Binnen de begrenzing van het RUP worden minimaal 500 parkeerplaatsen (in eerste instantie 300 later uit te breiden tot 500) onder P&R regime aangelegd. Deze plaatsen moeten zich bevinden in de onmiddellijke nabijheid van het openbaar vervoer. De P&R parkeerplaatsen worden mee in het parkeermanagement opgenomen. (Een deel van) het aantal benodigde parkeerplaatsen mag bovendien ook gerealiseerd worden binnen parkeergebouwen waarvan de hoogte de voorschriften per zone volgen. Indien blijkt dat het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen fase 1 van de “zone voor projectontwikkeling” niet kan gerealiseerd worden binnen het gebied bestreken binnen fase1 is het ook toegelaten binnen de zone z6a en z6b van fase 2 parkeergebouwen met maximaal 8 bouwlagen op te richten of andere zones binnen fase 2 tijdelijk in te richten als maaiveldparking. In het geval van parkeergebouwen is een kwalitatieve afwerking vergelijkbaar met de andere gebouwen verplicht zodat de omgevingskwaliteit niet wordt verlaagd. Ondergrondse parkings worden uitgevoerd met maximaal 1 volwaardige bouwlaag. In het kerngebied (zones gelegen binnen de ringwegen + zone 4 en exclusief uitbreiding handelsbeurs) worden minimaal 7000 parkeerplaatsen voorzien voor de nieuwe functies. Bij elke stedenbouwkundige aanvraag wordt een parkeermanagementstudie toegevoegd en wordt er ter informatie een parkeerstudie met parkeerbalans toegevoegd die toelichting geeft bij het totaal minimaal aantal benodigde parkeerplaatsen. Buiten het kerngebied worden volgende parkeernormen gehanteerd:

- permanent wonen: 1P per 88m<sup>2</sup> bvo
- kortverblijfwonen: 1P per 41 m<sup>2</sup>
- kantoren: 1P/50m<sup>2</sup>)
- kantoorachtigen: 1P/100m<sup>2</sup>

In de voorschriften bij een aantal zones worden specifieke bepalingen ivm parkeren geformuleerd.

## 2.8 Mobiliteitsmonitoring

De Mober geeft een goed beeld van de te verwachten mobiliteitssituatie en van de te nemen maatregelen maar blijft uiteraard slechts een momentopname en een inschatting van de werkelijkheid. Daarom zullen er in functie van de voortgang van de projectontwikkeling waarnemingen moeten gebeuren, met name via mobiliteitsmonitoring, die een duidelijk beeld zullen moeten verschaffen over de reële mobiliteitstoestand . Mobiliteitsmonitoring dient telkens te gebeuren in functie van het aansnijden van een nieuwe zone waarbij rekening wordt gehouden met bestaande en ook met vergunde maar nog niet gerealiseerde ontwikkelingen. De resultaten van deze mobiliteitsmonitoring sturen dan de mate waarin de projectontwikkeling verder moet gaan. Dit kan resulteren in het niet of het deels aansnijden van een bepaalde zone. Verder wordt aangegeven, uitgaande van de mober, welke infrastructuur-

aanpassingen noodzakelijk zijn voor verdere projectontwikkeling.

## **2.9 Water**

Voor zover niet opgenomen in stedenbouwkundige verordeningen worden volgende bijkomende bepalingen voorzien voor de vermelde zones:

- de verplichte aanleg van grachten is opgenomen in de zone voor interne ringwegen z11 en in de zone voor ontsluitingswegen z12 (binnen het projectontwikkelingsgebied).
- in de zone voor natuur z10 wordt de aanleg van bufferbekkens verplicht.
- in de zones z1, z2, z3, z4, z5 en z9 moeten de verhardingen beperkt worden en maximaal in waterdoorlatende materialen worden aangelegd.

### **3 Verordenende stedenbouwkundige voorschriften voor zones en symbolische aanduidingen**

De voorschriften per zone worden aangegeven in een tabel.  
De ruimtelijke opties bevinden zich in het linkergedeelte van de tabel.  
Deze zijn informatief en niet verordenend en geven de achterliggende ideeën weer van het stedenbouwkundig voorschrift.  
De stedenbouwkundig voorschriften bevinden zich in het rechter gedeelte van de tabel en zijn verordenend. De voorschriften moeten gelezen en geïnterpreteerd worden vanuit de ruimtelijke opties.

De volgende zones en symbolische aanduidingen gelden in het plangebied

- Zone voor projectontwikkeling (z0)
- Zone voor projectontwikkeling fase 1 (z0')
- Zone voor projectontwikkeling fase 2 (z0'')
- Zone voor wonen (z1)
- Zone voor wonen en kantoorachtigen (z2)
- Zone voor kantoorachtigen en kortverblijfwonen (z3)
- Zone voor kantoorachtigen (z4)
- Zone voor kantoorachtigen, wonen en natuur (z5)
- Zone voor kantoren (z6)
- Zone voor recreatie en detailhandel (z7)
- Zone voor handelsbeurs en aanverwante (grootschalige) activiteiten (z8)
- Zone voor bedrijven (z9)
- Zone voor natuur (z10)
- Zone voor interne ringweg (z11)
- Zone voor ontsluitingswegen (z12)
- Zone voor waterloop (z13)
- (Zone voor reservatiestrook) fietsers- en voetgangersverbinding (z14)
- Fietsers- en voetgangersverbinding (z14')
- Verplichte ontsluiting via ringweg (z15)
- Zone voor reservatiestrook voor knooppunten heraanleg N43 (z16)
- Overbrugging (z17)
- Zone voor overbouwing (z18)
- Tramlijn (z19)

Bij een aantal zones worden tabellen voorzien waarin een aantal kwantitatieve gegevens worden gekoppeld aan de toegelaten functies of globaal voor de zone voorzien zijn.

		Toegelaten functies			
	<b>Opp.</b>	<b>KA</b>	<b>Wk</b>	<b>D</b>	<b>R</b>
Z2a	ha	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
Z2b	ha	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>

- zonenummer
- benaderende oppervlakte van de zone
- Toegelaten functies : max. toegelaten oppervlakte in m<sup>2</sup> bvo per functie (binnen zekere marges – cfr. Deel II, 2.6)
- KA = kantoorachtigen ; K = kantoren ; R = recreatie ; D = detailhandel, Wp = permanent wonen ; Wk = kortverblijfwonen

<b>Z0</b>	<b>Zone voor projectontwikkeling</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming en inrichting</b>	<p><i>Binnen het RUP wordt dit gebied opgenomen in een zone voor projectontwikkeling omwille van de uitdrukkelijke wens voor een integrale en kwalitatieve stedenbouwkundige ontwikkeling.</i></p> <p><i>De effectieve ontwikkeling wordt mede omwille van de noodzaak tot het beheersen van verkeer en parkeren gekoppeld aan de aanleg van de noodzakelijke wegen- en parkeerinfrastructuur. Kleine wegenwerken, werken ivm nutsvoorzieningen, slopen of verbouwen bestaande gebouwen e.d.m. kunnen wel vergund worden los van de globale ontwikkeling.</i></p> <p><i>Binnen de zone voor projectontwikkeling worden twee onderscheiden fasen voorzien.</i></p> <p><i>Binnen het projectontwikkelings-gebied</i></p>	<p>Deze zone beperkt zich tot een lijn op het grafisch plan waarbinnen een aantal bepalingen van toepassing zijn die enkel betrekking hebben op het aspect van de globale ontwikkeling van het gebied. Het betreft de zones z2,z3,z4,z5,z6 en z7. De projectontwikkeling gebeurt op integrale wijze.</p> <p>Binnen dit gebied kunnen er geen stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd worden voor gebouwen/projecten indien de hiervoor de minimale (deel)wegeninfrastructuur niet is aangelegd of op zijn minst de waarborgen zijn gegeven dat de realisatie ervan minstens gelijktijdig met de projectontwikkeling zal plaatsvinden. Een uitzondering hierop vormen vergunningen voor werken die niet relevant zijn voor de globale projectontwikkeling. Wat deze minimale wegeninfrastructuur inhoudt, wordt aangegeven binnen elke fase (zie verder)</p> <p>De projectontwikkeling gebeurt in fasen (zie verder)</p> <p>Het maximaal totaalprogramma dat binnen de zone voor projectontwikkeling toegelaten is wordt in onderstaande tabel aangegeven (aanduidingen in m<sup>2</sup> zijn bvo)</p>

<p><i>wordt er een maximaal totaalprogramma opgegeven (in m² bvo) voor het volledige projectontwikkelingsgebied en per fase en dit zowel globaal als uitgesplitst per functie.</i></p> <p><i>Om dit programma te kunnen realiseren en toch soepel in te kunnen spelen op ruimtelijk verantwoorde eisen zijn verschuivingen binnen zekere grenzen mogelijk binnen het projectontwikkelingsgebied.</i></p> <p><i>* de uitbreiding voor handelsbeurs is hier louter informatief vermeld en maakt geen deel uit van het programma binnen de zone voor projectontwikkeling en telt dus niet mee voor berekeningen die vallen onder de flexibiliteitsregel</i></p>	Het aangegeven aantal m² programma mag niet overschreden worden noch het totaal aangegeven m² noch het aantal m² per functie tenzij indien dit beantwoordt aan de bepalingen vermeld onder punt 11.2.7 “flexibiliteit binnen de voorschriften voor de zones gelegen binnen de zone voor projectontwikkeling”			
		Fase 1	Fase 2	Totaal
	Uitbreiding voor handelsbeurs *	40.000 m²		40.000 m²
	Detailhandel	69.000m²	-	69.000 m²
	Recreatie	40.000m²	-	40.000 m²
	Kantoren	55.000m²	100.000m²	155.000 m²
	Kantoorachtigen	102.500m²	47.500m²	150.000 m²
	Kortverblijfwonen	25.000m²	8.000m²	33.500m²
Permanent wonen	30.000m²	35.000m²	65.000m²	
Totaal	361.500m²	191.000m²	552.500 m²	

<b>Z0'</b>	<b>Zone voor projectontwikkeling fase 1</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming en inrichting</b>	<p><i>Behelst vooral het <u>centrale deel</u> van de zone voor projectontwikkeling.</i></p> <p><i>Voor de effectieve ontwikkeling van fase 1 is de minimale aanleg van de interne ringweg noodzakelijk zodat de bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van de projectontwikkeling kan opgevangen worden. Kleine wegenwerken, werken ivm nutsvoorzieningen, slopen of verbouwen bestaande gebouwen e.d.m. kunnen wel vergund worden los van de globale ontwikkeling.</i></p> <p><i>Omdat fase 1 een duidelijk afgebakend gebied betreft zowel in de ruimte als in de tijd wordt ook hier een maximaal programma opgegeven globaal en per functie (in m<sup>2</sup> bvo). Dit programma en de</i></p>	<p>Deze zone beperkt zich tot een lijn op het grafisch plan waarbinnen een aantal bepalingen van toepassing zijn die enkel betrekking hebben op het aspect van de globale ontwikkeling binnen deze fase. Volgende zones vallen onder fase 1 : z2b, z3a , z4a en b ; z5a en b; z6d ; z7a, b en c.</p> <p>Binnen deze fase kunnen er geen stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd worden voor gebouwen/projecten indien de minimale wegeninfrastructuur zoals bepaald onder “ontsluitingswegen” niet is aangelegd of op zijn minst de waarborgen zijn gegeven dat deze gerealiseerd zal zijn wanneer de extra verkeersgeneratie t.g.v. de projectontwikkeling zal plaatsvinden.</p> <p>Een uitzondering hierop vormen vergunningen voor werken die niet relevant zijn voor de globale projectontwikkeling.</p> <p>Het totaalprogramma dat binnen deze fase 1 toegelaten is, wordt in onderstaande tabel aangegeven (aanduidingen in m<sup>2</sup> zijn bvo).</p> <p>Het aangegeven aantal m<sup>2</sup> programma voor deze fase mag in principe niet overschreden worden, noch het totaal aangegeven m<sup>2</sup>, noch het aantal m<sup>2</sup> per functie tenzij dit beantwoordt aan de algemene stedenbouwkundige voorschriften inzake flexibiliteit.</p>

	<p><i>programmaonderdelen per functie gelden als een maximum en mogen niet overschreden worden. Om dit programma te kunnen realiseren en toch soepel in te kunnen spelen op ruimtelijk verantwoorde eisen zijn verschuivingen binnen zekere grenzen mogelijk. Tussen de verschillende zones die binnen deze fase vallen, is er dus een zekere flexibiliteit mogelijk.</i></p> <p><i>* de uitbreiding voor handelsbeurs is hier louter informatief vermeld en maakt geen deel uit van het programma binnen de zone voor projectontwikkeling en telt dus niet mee voor berekeningen die vallen onder de flexibiliteitsregel</i></p>		<b>Fase 1</b>	<b>Fase 2</b>	<b>Totaal</b>
		Uitbreiding voor handelsbeurs *	40.000m <sup>2</sup>		<b>40.000 m<sup>2</sup></b>
		Detailhandel	69.000m <sup>2</sup>	-	<b>69.000 m<sup>2</sup></b>
		Recreatie	40.000m <sup>2</sup>	-	<b>40.000 m<sup>2</sup></b>
		Kantoren	55.000m <sup>2</sup>	100.000m <sup>2</sup>	<b>155.000 m<sup>2</sup></b>
		Kantoorachtigen	102.500m <sup>2</sup>	47.500m <sup>2</sup>	<b>150.000 m<sup>2</sup></b>
		Kortverblijfwonen	25.000m <sup>2</sup>	8.500m <sup>2</sup>	<b>33.500m<sup>2</sup></b>
		Permanent wonen	30.000m <sup>2</sup>	35.000m <sup>2</sup>	<b>65.000m<sup>2</sup></b>
		<b>Totaal</b>	<b>361.500m<sup>2</sup></b>	<b>191.000m<sup>2</sup></b>	<b>552.500 m<sup>2</sup></b>

<b>Z0''</b>	<b>Zone voor projectontwikkeling fase 2</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>Behelst vooral de randzones en de hoogbouw-kantorenzones ten westen van de Adolphe Pégoudlaan. binnen de zone voor projectontwikkeling.</i></p> <p><i>Voor de effectieve ontwikkeling van fase 2 is het vooreerst noodzakelijk dat de wegeninfrastructuur van fase 1 volledig en volwaardig is gerealiseerd.</i></p> <p><i>Kleine wegenwerken, werken ivm nutsvoorzieningen, slopen of verbouwen bestaande gebouwen e.d.m. kunnen wel vergund worden los van de globale ontwikkeling en eveneens binnen bepaalde zones het oprichten van parkeergebouwen ifv de ontwikkelingen binnen fase 1.</i></p> <p><i>Fase 2 mag ook slechts aangevat worden wanneer een voldoende groot deel van de binnen fase 1 toegelaten bvo is gerealiseerd.</i></p> <p><i>Omdat fase 2 een duidelijk afgebakend gebied betreft zowel in de ruimte als in de</i></p>	<p>Deze zone beperkt zich tot een lijn op het grafisch plan waarbinnen een aantal bepalingen van toepassing zijn die enkel betrekking hebben op het aspect van de globale ontwikkeling binnen deze fase. Volgende zones vallen onder fase 2 : z2a, z6a,b en c en z3b</p> <p>Binnen deze fase kunnen er geen stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd worden voor gebouwen/projecten indien de minimale wegeninfrastructuur niet is aangelegd of op zijn minst de waarborgen zijn gegeven dat deze gerealiseerd zal zijn wanneer de extra verkeersgeneratie t.g.v. de projectontwikkeling zal plaatsvinden. Een uitzondering hierop vormen vergunningen voor werken die niet relevant zijn voor de globale projectontwikkeling.</p> <p>Het oprichten van parkeergebouwen tijdens fase 1 is eveneens toegelaten conform de bepalingen "parkeervoorzieningen".</p> <p>Pas wanneer er voor een bepaalde functie binnen fase 1 80% van de toegelaten bvo is gerealiseerd , mag voor die zelfde functie de ontwikkeling van fase 2 gestart worden</p>

*tijd wordt ook hier een maximaal programma opgegeven globaal en per functie.*

*Dit totaalprogramma en de programmaonderdelen per functie gelden als een maximum en mogen niet overschreden worden.*

*Om dit programma te kunnen realiseren en toch soepel in te kunnen spelen op ruimtelijk verantwoorde eisen zijn verschuivingen binnen zekere grenzen mogelijk. Tussen de verschillende zones die binnen deze fase vallen, is er dus een zekere flexibiliteit mogelijk.*

*\* de uitbreiding voor handelsbeurs is hier louter informatief vermeld en maakt geen deel uit van het programma binnen de zone voor projectontwikkeling en telt dus niet mee voor berekeningen die vallen onder de flexibiliteitsregel*

Het aangegeven aantal m<sup>2</sup> programma mag in principe niet overschreden worden, noch het totaal aangegeven m<sup>2</sup>, noch het aantal m<sup>2</sup> per functie tenzij dit beantwoordt aan de algemene stedenbouwkundige voorschriften inzake flexibiliteit.

	<b>Fase 1</b>	<b>Fase 2</b>	<b>Totaal</b>
Uitbreiding voor handelsbeurs *	40.000m <sup>2</sup>		<b>40.000 m<sup>2</sup></b>
Detailhandel	69.000m <sup>2</sup>	-	<b>69.000 m<sup>2</sup></b>
Recreatie	40.000m <sup>2</sup>	-	<b>40.000 m<sup>2</sup></b>
Kantoren	55.000m <sup>2</sup>	100.000m <sup>2</sup>	<b>155.000 m<sup>2</sup></b>
Kantoorachtigen	102.500m <sup>2</sup>	47.500m <sup>2</sup>	<b>150.000 m<sup>2</sup></b>
Kortverblijfwonen	25.000m <sup>2</sup>	8.500m <sup>2</sup>	<b>33.500m<sup>2</sup></b>
Permanent wonen	30.000m <sup>2</sup>	35.000m <sup>2</sup>	<b>65.000m<sup>2</sup></b>
<b>Totaal</b>	<b>361.500m<sup>2</sup></b>	<b>191.000m<sup>2</sup></b>	<b>552.500 m<sup>2</sup></b>

<b>Z1</b>	<b>Zone voor wonen</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Deze bestaande woongebieden moeten hun kwalitatief residentieel karakter bewaren. Het wonen blijft dus de verplichte hoofdbestemming en nevenbestemmingen worden slechts in beperkte mate, en dit zowel naar oppervlakte als naar aard, toegelaten.</i></p> <p><i>Als nevenbestemmingen wordt uitsluitend gemikt op functies die qua aard en schaal goed aansluiten bij het wonen.</i></p> <p><i>Het open karakter van de woonbuurt en de verscheidenheid aan woonvormen die nu reeds in het gebied aanwezig zijn, namelijk lage ééngezinswoningen naast grotere en hogere villa-appartementen wordt behouden</i></p>	<p>Wonen vormt de hoofdbestemming . Als woningtype zijn enkel ééngezinswoningen en meergezinsgebouwen type appartementen toegelaten.</p> <p>Als nevenbestemmingen zijn enkel handel, diensten en kantoorfuncties toegelaten voor zover kleiner dan 100m<sup>2</sup> per gebouw.</p> <p>De bestaande en beschermde kapel in de Putkapelstraat behoudt zijn culturele bestemming.</p> <p>Binnen deze meergezinsgebouwen dient er een evenwichtige vermenging plaats te vinden tussen kleinere en grotere appartementen.</p> <p>Bestaande vergunde gebouwen die afwijken van deze voorschriften mogen verbouwd worden met behoud van inplanting, hoogte, volume en de aanwezige vergunde functies.</p>
<b>Inplanting en bebouwing</b>	<p><i>De toegelaten densiteit (V/T) blijft beperkt zodat er voldoende ruimte overblijft voor privaat groen en het kwalitatief residentieel karakter voldoende bewaard wordt</i></p> <p><i>Het beperken van de mobiliteitsgeneratie van de buurt is noodzakelijk wat een beperking van het aantal woongelegenheden inhoudt.</i></p> <p><i>In functie van waterinfiltratie worden bebouwing en verhardingen worden maximaal beperkt.</i></p>	<p>De zonebezetting bedraagt maximaal 30%. De grondoppervlakte van de gebouwen mag niet groter zijn dan 1.000m<sup>2</sup>.</p> <p>Ten aanzien van alle perceelsgrenzen en de rooilijn wordt er steeds een bouwvrije strook van min. 4m voorzien.</p> <p>Noodzakelijke verhardingen zoals opritten, terrassen, parkeerplaatsen, enz. worden beperkt en moeten maximaal doorlatend zijn.</p> <p>Ondergrondse parkeerplaatsen zijn verplicht in het geval van</p>

	<p><i>De toegelaten hoogte van de gebouwen is afgestemd op de bouwhoogte van de bestaande gebouwen en de dakvorm harmonieert met deze van de gebouwen in de omgeving.</i></p> <p><i>Doorheen deze zone mogen geen verbindingen voor motorisch verkeer gerealiseerd worden naar de zone voor projectontwikkeling. Enkel wegen voor voetgangers en fietsers zijn toegelaten en zelfs aan te bevelen om de binding tussen de gebieden te versterken conform de ruimtelijke opties.</i></p>	<p>meergezinsgebouwen en worden hoofdzakelijk onder het gebouw ingeplant.</p> <p>De maximale hoogte voor de gebouwen bedraagt 12m voor meergezinsgebouwen en 6m voor ééngezinswoningen. In het dak mag er maximaal 1 functionele bouwlaag ingericht worden.</p> <p>Per appartement dient er een buitenruimte van minstens 10m<sup>2</sup> voorzien te worden.</p> <p>Er mogen geen doorgangen voor gemotoriseerd verkeer gecreëerd worden naar de zone voor projectontwikkeling.</p>
--	---	--

Z2a / Z2b		Zone voor wonen en kantoorachtigen																						
	Niet verordenend	Verordenend																						
	Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften																						
Bestemming	<p>Deze zone is bedoeld als een <u>bufferende overgangszone</u> tussen enerzijds de aanpalende residentiële woonzone (z1) en anderzijds de interne ringweg en de meer centraal in het projectontwikkelingsgebied gelegen zones waar een intensieve en grootschalige ontwikkeling voor economische functies voorzien is.</p> <p>Deze zone is ook bedoeld om de nieuwe ontwikkelingen binnen het projectontwikkelingsgebied op kwalitatieve wijze <u>aansluiting</u> te doen vinden bij de reeds bestaande functies in de rand van het gebied zodat één van de belangrijkste uitgangspunten nml. om hier een volwaardig nieuw stadsdeel te ontwikkelen dat aansluit bij de directe omgeving ook realiteit wordt.</p> <p>Om dit effectief te kunnen realiseren is er gekozen voor een menging van vooral wonen en kantoorachtigen.</p> <p>Wonen vindt plaats binnen meergezinsgebouwen waarbij er een evenwichtige vermenging dient plaats te vinden tussen kleinere en grotere appartementen.</p>	<p>In <b>zone z2a</b> en <b>zone z2b</b> zijn uitsluitend wonen en kantoorachtigen toegelaten. Het beperkt aandeel kortverblijfwonen mag volledig omgezet worden naar permanent wonen.</p> <p>Permanent wonen is enkel toegelaten onder vorm van meergezinsgebouwen type appartementen.</p> <p>Vermenging van de functie wonen en kantoorachtigen in één zelfde gebouw is niet toegelaten behalve indien het over een conciërgewoning gaat waarvan er één toegelaten is per gebouw met functie kantoorachtigen.</p> <p>De bedrijfsactiviteiten mogen geen abnormale hinder veroorzaken voor de nabijgelegen woonfunctie</p> <p>Sevesobedrijven zijn verboden.</p> <p>De verdeling van de functies over de twee zones is aangegeven in onderstaande tabel.</p> <table><tr><td></td><td>Opp. +/-</td><td colspan="3">Toegelaten functies</td></tr><tr><td></td><td></td><td>KA</td><td>Wp</td><td>Wk</td></tr><tr><td>Z2a</td><td>3,6 ha</td><td>8.000m²</td><td>35.000m²</td><td>2500 m²</td></tr><tr><td>Z2b</td><td>1,5 ha</td><td>3.000m²</td><td>10.000 m²</td><td>-</td></tr></table>				Opp. +/-	Toegelaten functies					KA	Wp	Wk	Z2a	3,6 ha	8.000m²	35.000m²	2500 m²	Z2b	1,5 ha	3.000m²	10.000 m²	-
	Opp. +/-	Toegelaten functies																						
		KA	Wp	Wk																				
Z2a	3,6 ha	8.000m²	35.000m²	2500 m²																				
Z2b	1,5 ha	3.000m²	10.000 m²	-																				
Inplanting en bebouwing	<p>Om dit bovenstaande opties te realiseren worden voor dit gebied volgende uitgangspunten vastgelegd :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- de woonfuncties en kantoorachtigen moeten gebundeld</li></ul>	<p>Voor <u>zone z2a</u> moet het wonen zich situeren aan de zijde van de “zone 1 voor wonen”. De kantoorachtigen moeten zich situeren aan de zijde van de interne ringweg. De gebouwen worden ingeplant i.f.v. een maximale schermwerking tegen</p>																						

	<p><i>worden en zijn kleinschalig.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>de woonfuncties in zone z2a dienen voorzien te worden aan de zijde van de bestaande woonzone waarbij zij ook qua schaal en bouwhoogte aansluiten. Een belangrijk deel van het programma permanent wonen wordt in deze randzone gerealiseerd</i></li> <li>- <i>de kantoorachtigen in zone z2a dienen ingeplant te worden aan de zijde van de ringweg. Qua schaal en bouwhoogte zorgen deze voor een overgang van de woongebouwen in deze zone naar de hogere en grootschaligere gebouwen en functies aan de overzijde van de interne ringweg.</i></li> <li>- <i>in zone z2b worden de gebouwen aan de zijde van de interne ringweg ingeplant omdat deze zone ondiep is en omdat de aanpalende woonfuncties zich dicht bij de zonegrens bevinden.</i></li> <li>- <i>in functie van waterinfiltratie worden bebouwing en verhardingen worden maximaal beperkt.</i></li> <li>- <i>de gebouwen worden ingeplant i.f.v. een maximale geluidsbuffering.</i></li> <li>- <i>tegen de zone 1 voor wonen wordt een groenbuffer voorzien en bijkomende geluidswerende constructies.</i></li> <li>- <i>al deze functies worden enkel bereikt via de interne ringweg. Doorheen deze zone zijn enkel wegen voor fietsers en voetgangers toegelaten naar de aanpalende woonzone.</i></li> <li>- <i>in de volledige zone wordt er gebouwd met een gemiddelde dichtheid en wordt er een substantieel aandeel van de ruimte voorbehouden voor groenaanleg</i></li> </ul>	<p>geluid. De gebouwen moeten kleinschalig zijn met een grondoppervlakte per gebouw van max 1000m².</p> <p>Binnen <u>zone z2b</u> worden de gebouwen tegen de interne ringweg ingeplant als een gesloten wand ivf een maximale schermwerking tegen geluid.</p> <p>Voor <u>zones z2a en z2b</u> : ten aanzien van de zone 1 voor wonen wordt er een bouwvrije strook van minstens 15m voorzien. Deze wordt ingericht als een dichte groenbuffer aangevuld met geluidswerende constructies. De maximale bouwhoogte bedraagt 5 bouwlagen met een afbouw naar de aanpalende woonzone. Op 15m afstand van de grens van zone 1 mag de bouwhoogte max. 10m bedragen en vandaar onder een hoek van 45° opklimmen naar de max. hoogte van 5 bouwlagen.</p> <p>De zonebezetting voor gebouwen bedraagt max. 30% en max. 20% komt in aanmerking voor verhardingen. Niet verharde en bebouwde delen wordt voorzien van groenaanleg. Een belangrijk deel van de groenaanleg in beide zones moet bestaan uit hoog - en laagstammig groen. Noodzakelijke verhardingen zoals opritten, terrassen, enz. worden beperkt en moeten maximaal doorlatend zijn.</p> <p>Per appartement dient er een buitenruimte van minstens 10m² voorzien te worden.</p> <p>De hoofdontsluiting voor deze zones voor motorisch verkeer verloopt enkel via de ringweg.</p> <p>Doorheen deze zone zijn enkel wegen voor fietsers en voetgangers toegelaten die aansluiten op de Putkapel-, Derbystraat en Poolse Winglaan.</p> <p>De functies binnen deze zones mogen niet rechtstreeks op</p>
--	--	--

	<p><i>welke moet helpen de woonkwaliteit van zowel de aanpalende woonzone als van deze zone zelf te waarborgen. Dit groen dient samen met de gebouwen een bufferende rol te vervullen.</i></p> <p><i>- het parkeren wordt er ondergronds georganiseerd en/of onder de gebouwen. In elk geval wordt het parkeren zo georganiseerd dat deze minimale hinder voor het aanpalend wonen in zone 1 meebrengt en dus zo ver mogelijk van de zone 1. Clustering van de parkeergelegenheden is verplicht.</i></p>	<p>de “zone voor hoofdwegen” ontsluiten. De aanleg van parallelwegen of op zijn minst het bundelen van een aantal toegangen is verplicht. Bij voorkeur worden deze parallelwegen of gebundelde toegangen aangesloten op de kruis- of rondpunten die op de ringweg worden voorzien. Parkings worden ondergronds en/of onder gebouwen aangelegd en zo ver mogelijk van zone 1 voor wonen. Afsluitingen van de terreinen dienen met levende hagen, houtwallen en/of open grachten te worden gerealiseerd.</p>
--	--	--

<b>Z3a/Z3b</b>		<b>Zone voor kantoorachtigen en kortverblijfwonen</b>																	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>																	
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>																	
<b>Bestemming</b>	<p><i>Deze twee zones aan de westelijke rand van de zone voor projectontwikkeling moeten een zekere overgangsfunctie vervullen tussen de meer centraal in het projectontwikkelingsgebied gelegen zones waar een intensieve en grootschalige ontwikkeling voor economische functies voorzien is en de aanpalende zone voor kleinschalige bedrijven.</i></p> <p><i>De overgang wordt zowel bewerkstelligd door de aard en de inplanting van de gekozen functies, door de schaal en de hoogte van de gebouwen.</i></p> <p><i>De functie kantoorachtigen vormt een excellente overgang tussen de zone voor bedrijven enerzijds en de zone voor kantoren anderzijds omdat het beide aspecten in zich verenigt. Sevesobedrijven zijn verboden.</i></p> <p><i>Deze randligging maakt deze zones ook geschikt voor de inplanting van een beperkt programma "kortverblijfwonen" welke opgevat moet worden als een "afgeleide en complementaire" functie aan de economische functies.</i></p>	<p>In deze zones zijn enkel kantoorachtigen en kortverblijfwonen toegelaten. In de beide zones is de vermenging van de functie kortverblijfwoningen en kantoorachtigen in één zelfde gebouw is niet toegelaten. Per kantoorachtig bedrijf is er één conciërgewoning toegelaten. Sevesobedrijven zijn verboden.</p> <p>De verdeling van deze functies over de twee zones is aangegeven in onderstaande tabel.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Opp. +/-</th><th colspan="2">Toegelaten functies</th></tr> <tr> <th></th><th></th><th><b>KA</b></th><th><b>Wk</b></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Z3a</td><td>1,9 ha</td><td>7.500m<sup>2</sup></td><td>2.500m<sup>2</sup></td></tr> <tr> <td>Z3b</td><td>2,3 ha</td><td>14.500m<sup>2</sup></td><td>2.500 m<sup>2</sup></td></tr> </tbody> </table>			Opp. +/-	Toegelaten functies				<b>KA</b>	<b>Wk</b>	Z3a	1,9 ha	7.500m <sup>2</sup>	2.500m <sup>2</sup>	Z3b	2,3 ha	14.500m <sup>2</sup>	2.500 m <sup>2</sup>
	Opp. +/-	Toegelaten functies																	
		<b>KA</b>	<b>Wk</b>																
Z3a	1,9 ha	7.500m <sup>2</sup>	2.500m <sup>2</sup>																
Z3b	2,3 ha	14.500m <sup>2</sup>	2.500 m <sup>2</sup>																
<b>Inplanting en bebouwing</b>	<p><i>De verschillende functies in beide zones dienen gebundeld ingeplant te worden.</i></p> <p><i>De zones worden bebouwd met een gemiddelde dichtheid en bouwhoogte.</i></p> <p><i>De gebouwen worden aan de buitenrand van het gebied</i></p>	<p>Voor zone z3a geldt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. Voor zone 3b geldt een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen.</p> <p>De zonebezetting bedraagt voor gebouwen maximaal 50%. Max. 40% komt in aanmerking voor de aanleg van</p>																	

	<p><i>geplaatst en individueel en via de straatzijde ontsloten voor voetgangers.</i></p> <p><i>in functie van waterinfiltratie worden bebouwing en verhardingen worden maximaal beperkt.</i></p> <p><i>De parkeervoorzieningen komen niet direct uit op de ringweg maar op interne ontsluitingswegen</i></p> <p><i>Parkeren gebeurt vooral onder de gebouwen. Deze parkeergelegenheden mogen niet zichtbaar zijn via blinde muren of open parkeergebouwen van de straatzijde. In zone z3b kan hierop uitzondering worden gemaakt indien het dek in deze zone wordt doorgetrokken en er dus een parkeerdek ontstaat.</i></p>	<p>ontsluitingswegen en parkeergelegenheden. Noodzakelijke verhardingen zoals opritten, terrassen, parkeerplaatsen, enz. worden beperkt en moeten maximaal doorlatend zijn. Niet bebouwde en verharde delen worden voorzien van groenaanleg.</p> <p>De functies en de parkeervoorzieningen binnen deze zones mogen niet rechtstreeks op de interne ringweg ontsluiten maar op interne ontsluitingswegen. Het bundelen van de toegangen is verplicht.</p> <p>De parkeergelegenheden onder de gebouwen mogen niet zichtbaar zijn vanaf de straatzijde maar worden architecturaal geïntegreerd in de gebouwen. In de zone z3b kan hierop uitzondering worden gemaakt op het raakvlak met een eventueel dek in de aanpalende zone.</p>
--	---	--

<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px; margin-right: 10px;"><b>Z4a/Z4b</b></div> <div><b>Zone voor kantoorachtigen</b></div> </div>															
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>													
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>													
<b>Bestemming</b>	<p><i>Beide zones samen vormen een “stedelijke strip” die over de Adolphe Pégoudlaan heen doorloopt en die een karaktervolle invulling moet krijgen vermits deze het gezicht van de site richting binnenstad vormt.</i></p> <p><i>Deze zones worden vooral voor kantoorachtigen voorbehouden en in beperkte mate ook voor kortverblijfwonen. Beide functies worden niet gemengd.</i></p> <p><i>Sevesobedrijven zijn verboden</i></p>	<p>In de zones z4a en b zijn hoofdzakelijk kantoorachtigen toegelaten naast een beperkt programma kortverblijfwonen. Per kantoorachtig bedrijf is er één conciërgewoning toegelaten. Vermenging van kantoorachtigen en kortverblijfwonen in één gebouw is niet toegelaten. Sevesobedrijven zijn verboden.</p> <p>De verdeling van deze functies over de twee zones is aangegeven in onderstaande tabel</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th><th>Opp. +/-</th><th>KA</th><th>Wk</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Z4a</td><td>3,0 ha</td><td>43.750m<sup>2</sup></td><td>2500m<sup>2</sup></td></tr> <tr> <td>Z4b</td><td>1,5 ha</td><td>18.750m<sup>2</sup></td><td>5000m<sup>2</sup></td></tr> </tbody> </table>			Opp. +/-	KA	Wk	Z4a	3,0 ha	43.750m <sup>2</sup>	2500m <sup>2</sup>	Z4b	1,5 ha	18.750m <sup>2</sup>	5000m <sup>2</sup>
	Opp. +/-	KA	Wk												
Z4a	3,0 ha	43.750m <sup>2</sup>	2500m <sup>2</sup>												
Z4b	1,5 ha	18.750m <sup>2</sup>	5000m <sup>2</sup>												
<b>Inplanting en bebouwing</b>	<p><i>Door de maatvoering van deze zone zijn hier enkel kleinschalige gebouwen mogelijk. Dwars op de lengte van de zone dienen tussen de gebouwen de nodige zichtassen gevrijwaard te worden. Dit veronderstelt een beperkt aantal gebouwen.</i></p> <p><i>In het westelijk gebied (zone 4b) wordt er een groenstrook vrijgehouden die aansluit op de groenstrook in de aanpalende zones.</i></p>	<p>De gebouwen moeten op dezelfde afstand van de ingeplant worden. Minstens 40% van deze bouwlijn moet bebouwd worden. Tegenover de rooilijn van de Adolphe Pégoudlaan wordt er een bouwvrije strook van minstens 8m aangehouden. Tussen de gebouwen moeten er zichtassen, bouwvrije stroken, van minstens 10m gevrijwaard worden.</p> <p>In zone 4b moet er bovendien een groenstrook ingericht worden van min. 15 m breed die in het zuiden aansluit op de groenstrook die daar in zone 6a verplicht is.</p>													

	<p><i>De gebouwen hebben de hoogte van middelhoogbouw. Eén gebouw mag substantieel hoger zijn als icoongebouw. De bouwdichtheid is gemiddeld.</i></p> <p><i>De gebouwen moeten elk een sculpturale identiteit krijgen zodat deze zones een volwaardig “gezicht” vormen van deze site richting binnenstad.</i></p> <p><i>Omdat deze gebouwen een zekere architecturale identiteit moeten krijgen, wordt het aantal percelen/gebouwen beperkt.</i></p> <p><i>in functie van waterinfiltratie worden bebouwing en verhardingen worden maximaal beperkt.</i></p> <p><i>Een doordachte ontsluiting is hier zeer belangrijk gezien de ligging aan de ringweg en aan een brug over de Adolphe Pégoudlaan.</i></p> <p><i>Parkeerplaatsen en de toegangen er naar toe worden gebundeld.</i></p>	<p>De bouwhoogte mag maximaal 6 bouwlagen bedragen. Eén gebouw, een “icoongebouw” gesitueerd op een landschappelijk strategische plek, mag tot 10 bouwlagen gaan.</p> <p>De gebouwen hebben een maximale grondoppervlakte van 1500m<sup>2</sup>. De zonebezetting bedraagt max. 60%.</p> <p>Noodzakelijke verhardingen zoals opritten, toegangen, parkings, enz. worden beperkt en moeten maximaal doorlatend zijn.</p> <p>De functies binnen deze zones worden ontsloten aan de noordzijde van de zone.</p> <p>Parkings worden gebundeld en ontsluiten op de aanpalende infrastructuur via een beperkt aantal toegangen.</p> <p>Verschillende parkeervormen zijn toegelaten maar met die beperking dat deze een groenaanleg van de gebieden tussen de gebouwen niet in de weg mogen staan.</p>
--	--	---

<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px;"><b>Z5a/Z5b</b></div> <b>Zone voor kantoorachtigen, wonen en natuur</b> </div>		
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Een belangrijk deel van het programma residentieel wonen wordt in deze randzone gerealiseerd. Het gaat hier over het wonen dat expliciet voorzien is in dit gebied volgens het RSG.</i></p> <p><i>In deze twee deelgebieden kan er naast het programma permanent wonen ook een programma kantoorachtigen gerealiseerd worden. De combinatie tussen dit soort functies is mits een oordeelkundige inplanting van gebouwen en bijhorende voorzieningen goed te combineren. Daarnaast dienen de meest waardevolle natuurelementen binnen deze zones ook behouden te blijven. De aanwezige natuurwaarden kunnen zorgen voor een kwalitatieve woon- en werkomgeving.</i></p> <p><i>Sevesobedrijven zijn verboden.</i></p>	<p>In de zones z5a en b zijn enkel kantoorachtigen en wonen toegelaten naast alle maatregelen voor het behoud en de ontwikkeling van natuur. In zone z5c zijn enkel kantoorachtigen toegelaten.</p> <p>Permanent wonen is enkel toegelaten onder vorm van meergezinsgebouwen type appartementen. Binnen deze appartementen dient er een evenwichtige vermenging plaats te vinden tussen kleinere en grotere appartementen. Per appartement dient er een buitenruimte van minstens 10m<sup>2</sup> voorzien te worden.</p> <p>Wonen en kantoorachtigen mogen niet samen in één gebouw ondergebracht worden tenzij het over één conciërgewoning gaat waarvan er één per kantoorachtig bedrijf is toegelaten.</p> <p>De activiteiten die vallen onder kantoorachtigen mogen geen abnormale hinder veroorzaken voor de nabijgelegen woonfunctie.</p> <p>Sevesobedrijven zijn verboden.</p> <p>De verdeling van deze functies is aangegeven in onderstaande tabel. Voor zone z5c welke zich buiten de zone voor projectontwikkeling bevindt is geen programma in m<sup>2</sup> opgegeven.</p>

			Opp. +/-	Toegelaten functies			
				KA	Wp	Wk	
		Z5a	3,5 ha	20.000m²	15.000m²	5.000m²	
		Z5b	1,2 ha	7.000m²	5.000 m²	-	
		Z5c	1,2 ha				
Inplanting en bebouwing	<p>Een clustervorming van de gebouwen is noodzakelijk om de aanwezige natuurwaarden optimaal te vrijwaren. Ook binnen de bebouwbare zone moet de inplanting van gebouwen, toegangswegen en parkings bestudeerd worden in functie van de daar aanwezige natuurwaarden zodat deze optimaal kunnen worden behouden. Een situering zo dicht mogelijk tegen de ringweg is noodzakelijk</p> <p>De combinatie van bebouwing en de ligging in en nabij een natuurgebied vergt een geringe hoogte en kleinschaligheid van de gebouwen die bovendien in functie van de aanwezige natuurwaarden moeten ingeplant worden. In functie van waterinfiltratie worden bebouwing en verhardingen worden maximaal beperkt.</p> <p>De gebouwen takken gebundeld aan op de aanpalende ontsluitingsweg.</p> <p>Verschillende parkeervormen zijn toegelaten waarbij een clustering, een minimale inname van onbebouwd terrein, een maximale integratie in de omgeving en een kwalitatieve omgevingsaanleg in samenhang met de natuurwaarden zeer belangrijk is. (Half)ondergrondse parkings verdienen de voorkeur.</p>	<p>De gebouwen in z5a, b en c moeten geclusterd, tegen de ontsluitingsweg ingeplant worden en als een samenhangend functioneel geheel ontworpen worden.</p> <p>De gebouwen worden op min. 5m van de ontsluitingswegen ingeplant.</p> <p>De bouwhoogte bedraagt maximaal 4bouwlagen.</p> <p>De grondoppervlakte van de gebouwen bedraagt max. 1000m².</p> <p>De zonebezetting en verharding samen bedraagt voor z5a en z5c max. 60% en voor zone z5b max. 80%. Het onbebouwd en onverhard deel van deze zones wordt voorzien van groenaanleg. Verhardingen t.b.v. parkeerplaatsen en ontsluitingswegen worden minimaal gehouden. Noodzakelijke verhardingen zoals opritten, toegangen, parkings, enz. worden beperkt en moeten maximaal doorlatend zijn.</p> <p>De gebouwen takken per cluster gebundeld aan op de ontsluitingsweg.</p> <p>Parkings worden (half)ondergronds aangelegd of op het maaiveld. In het laatste geval worden ze geclusterd aangelegd onder of tussen de gebouwen en ingebed in groenaanleg. De gebouwen richten hun voorzijde met ingangen naar de ontsluitingsweg.</p> <p>Afsluitingen worden op natuurlijke wijze gerealiseerd als levende hagen, houtwallen, open grachten.</p>					

Z6a/Z6b/Z6c/Z6d		Zone voor kantoren																																
	Niet verordenend	Verordenend																																
	Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften																																
Bestemming	<p>In deze zones domineert de kantoorfunctie of is deze zelfs exclusief voorzien. Publiekstrekkende kantoren met loketfunctie zijn verboden.</p> <p>Andere functies die in beperkte mate en enkel in bepaalde zones toegelaten zijn, zijn kantoorachtigen en kortverblijfwonen.</p> <p>Sevesobedrijven zijn verboden.</p>	<p>In zone z6a zijn hoofdzakelijk kantoren toegelaten naast een beperkt aandeel kantoorachtigen en kortverblijfwonen.</p> <p>In zone z6b zijn enkel kantoren toegelaten.</p> <p>In zone z6c zijn hoofdzakelijk kantoren toegelaten naast een beperkt aandeel kantoorachtigen.</p> <p>In zone z6d zijn enkel kantoren toegelaten.</p> <p>Kantoren met loketfunctie zijn verboden voor al deze zones.</p> <p>Per kantoorgebouw of kantoorachtige is er één conciërgewoning toegelaten .</p> <p>De activiteiten die vallen onder kantoorachtigen mogen geen abnormale hinder veroorzaken voor de nabijgelegen functies.</p> <p>Sevesobedrijven zijn verboden.</p> <p>De verdeling van deze functies over de vier zones is aangegeven in onderstaande tabel</p> <table><tr><td></td><td>Opp. +/-</td><td colspan="3">Toegelaten functies</td></tr><tr><td></td><td></td><td>K</td><td>KA</td><td>Wk</td></tr><tr><td>Z6a</td><td>4,7 ha</td><td>35.000m²</td><td>15.000m²</td><td>3500m²</td></tr><tr><td>Z6b</td><td>1,3 ha</td><td>32.500m²</td><td></td><td>-</td></tr><tr><td>Z6c</td><td>2,3 ha</td><td>32.500m²</td><td>10.000m²</td><td>-</td></tr><tr><td>Z6d</td><td>1,4 ha</td><td>20.000m²</td><td>-</td><td>-</td></tr></table>				Opp. +/-	Toegelaten functies					K	KA	Wk	Z6a	4,7 ha	35.000m²	15.000m²	3500m²	Z6b	1,3 ha	32.500m²		-	Z6c	2,3 ha	32.500m²	10.000m²	-	Z6d	1,4 ha	20.000m²	-	-
	Opp. +/-	Toegelaten functies																																
		K	KA	Wk																														
Z6a	4,7 ha	35.000m²	15.000m²	3500m²																														
Z6b	1,3 ha	32.500m²		-																														
Z6c	2,3 ha	32.500m²	10.000m²	-																														
Z6d	1,4 ha	20.000m²	-	-																														
Inplanting en		Algemeen :																																

<p><b>bebouwing</b></p>	<p><i>De gebouwen worden op een zekere afstand ingeplant van de autosnelweg, Adolphe Pégoudlaan, verkeerswisselaars, Kortrijksesteenweg.</i></p> <p><i>Algemeen wordt een gemiddelde bouwhoogte voor al de zones aangehouden. Hoogbouw is, conform de westelijke torenrij zoals opgenomen in het RSG, enkel toegelaten in deze zones die palen aan de Adolphe Pégoudlaan, met een hoogte tussen 15 en 27 bouwlagen en met een beperkt aantal torens.</i></p> <p><i>Door een oordeelkundige inplanting en vormgeving zullen deze bijdragen tot de landschappelijke, stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit en identiteit van het gebied. De twee zones die palen aan de E40 hebben bovendien een poortfunctie voor de site en voor de zuidzijde van de stad.</i></p> <p><i>Z6a en z6b worden aan de westzijde ontsloten. Op het dek, boven de parking, wordt een publieke ruimte aangelegd waar toegangen tot de gebouwen worden voorzien.</i></p>	<p>Ten aanzien van de rooilijn van de Adolphe Pegoudlaan wordt er een minimum afstand van 8m aangehouden.</p> <p>Ten aanzien van de rooilijn van de Kortrijksesteenweg wordt er een minimum afstand van 8m aangehouden.</p> <p><b>Specifiek :</b></p> <p>Voor zone z6d wordt er ten aanzien van de grens van de autosnelweg een bouwvrije strook van 20m gerespecteerd voor de lage bebouwing (&lt;15m) en 30m voor de hogere bebouwing. Ten aanzien van de overige zonegrenzen geldt een minimumafstand van 8m.</p> <p>In zone z6a wordt aan de westelijke rand een groenstrook, incl. gracht, gecreëerd van minstens 10m breed die doorheen de ten noorden daarvan gelegen zone voor kantoorachtigen (z4b) doorloopt.</p> <p>Voor <b>zone 6a en 6b</b> geldt algemeen een maximale bouwhoogte van 6 bouwlagen. In het kader van de westelijke torenrij is het echter verplicht om een beperkt aantal kantoorgebouwen te voorzien met een grotere bouwhoogte. Het aantal torens bedraagt 2 tot 6 per zone. Hun bouwhoogte bedraagt minimaal 15 en maximaal 27 bouwlagen.</p> <p>Voor <b>zone 6c</b> geldt algemeen een minimale bouwhoogte van 6 bouwlagen. Hier is de inplanting van één toren verplicht met een hoogte van minimaal 15 en maximaal 27 bouwlagen.</p> <p>Voor <b>zone 6d</b> geldt algemeen een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen voor de sokkel met de verplichting van één toren met een minimale hoogte van 15 en een maximale bouwhoogte van 27 bouwlagen.</p> <p>Voor <b>zone 6a en 6b:</b> in geval van een dek boven de parking wordt dit dek ingericht als publieke ruimte. De toegangen tot de</p>
-------------------------	--	---

	<p><i>De architecturale uitwerking van een parkeerplint moet goed doordacht zijn.</i></p> <p><i>De hoogbouw in zone z6c vervult een poortfunctie voor de site van op de E40 zodat de aanleg voor deze zichtlocatie zeer verzorgd moet zijn. De toren krijgt een opmerkelijke architectuur</i></p> <p><i>Zone z6d wordt niet ontsloten via de N43 maar alleen via de interne ringweg in het projectontwikkelingsgebied. De hoogbouw in deze zone vervult een poortfunctie voor de site vanop de E40 en de aanleg moet voor deze zichtlocatie zeer verzorgd zijn. De toren krijgt een opmerkelijke architectuur</i></p> <p><i>Bijzondere aandacht zal gaan naar het vermijden van gesloten hoogbouwwanden zodat de schaduweffecten op de aanpalende woonwijk minimaal zijn. Bovendien worden de hoogbouwwanden mede geconciepieerd vanuit een functie van geluidsbuffer tav de zelfde woonwijk.</i></p>	<p>gebouwen bevinden zich ook op deze publieke ruimte. Er wordt een sterke relatie uitgebouwd met het dek. Deze zone wordt enkel ontsloten via de interne ringweg. Het oprichten van een parkeergebouw ten behoeve van fase 1 is toegelaten.</p> <p>Voor <b>zone 6c</b> : deze zone wordt enkel ontsloten via de interne ringweg. Parkeren wordt voorzien onder en naast de gebouwen en ev. in een parkeerplint. Het dek van deze parkeerplint fungeert dan als ingang voor de gebouwen. Het geheel moet landschappelijk zorgvuldig geïntegreerd worden in het omliggende autosnelweg- en infrastructuurlandschap.</p> <p>Voor <b>zone 6d</b> : de gebouwen mogen geen toegang krijgen langsheen de Kortrijksesteenweg voor het gemotoriseerd verkeer maar enkel langsheen de ringweg (tenzij voor leveringen en voor een eventuele brandweerpost). Het geheel moet landschappelijk zorgvuldig geïntegreerd worden in het omliggende autosnelweg- en infrastructuurlandschap.</p> <p>Architectuur, landschappelijke integratie, minimale schaduwhinder en optimale geluidsbuffering t.a.v. de woonwijken in de omgeving vormen bij een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag mede een beoordelingscriterium.</p>
--	---	--

<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px;"><b>Z7a/Z7b/Z7c</b></div> <b>Zone voor recreatie en detailhandel</b> </div>		
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>In het ruimtelijk structuurplan werd dit gebied geselecteerd als locatie waar een detailhandelszone op grootstedelijk niveau mogelijk is en ook als een gebied geschikt als evenementensite voor grootschalige informatieve, culturele, recreatieve en commerciële manifestaties. Het samenbrengen van al deze functies in één ruimtelijk functionerend geheel is gewenst omwille van de synergieën die er op die wijze kunnen ontstaan die één van de noodzakelijke voorwaarden zijn voor het creëren van een levendig nieuw stadsdeel.</i></p> <p><i>In dit geval wordt er vooral gemikt op een menging tussen grootschalige detailhandels- en recreatiefuncties in combinatie met kantoren aanvullend aan de handelsbeursactiviteiten.</i></p> <p><i>De recreatie- en detailhandelsfuncties zijn complementair aan de binnenstad en de cultuurcluster. Dit betekent dat het hier vooral om functies zal moeten gaan die omwille van hun omvang of bereikbaarheidsprofiel niet in de binnenstad kunnen gelocaliseerd worden.</i></p> <p><i>Sevesobedrijven zijn verboden</i></p>	<p>In <b>zone z7a</b> zijn enkel grootschalige kleinhandelsfuncties toegelaten met bijhorende nevenfuncties.</p> <p>In <b>zone z7b</b> en <b>z7c</b> is enkel detailhandel en recreatie toegelaten (volgens definitie detailhandel- en recreatie Flanders Expositie onder Deel II, 1.2) gecombineerd met kantoren, een klein aandeel kortverblijfwonen en als nevenbestemming eveneens reca en diensten. Voor zone 7c komt daar nog een beperkt pakket kantoorachtigen bij.</p> <p>Detailhandel en recreatie hebben een bovenlokale invloedssfeer. Detailhandel is complementair aan handelsapparaat van de binnenstad.</p> <p>Kantoren met loketfunctie zijn in alle zones verboden.</p> <p>Sevesobedrijven zijn verboden.</p> <p>Een deel van het programma van zone z7b mag ook in de zone voor handelsbeurs (z8) gerealiseerd worden namelijk maximaal 20% van het programma en dit zowel globaal als per functie en dit om een beter afgewerkt front te realiseren van de beursgebouwen en begrenzing van het dek aan de noordzijde. Dit programma dat in zone z8 wordt voorzien wordt in mindering gebracht van het programma van zone z7b en moet binnen een stook van 150m diep palend aan zone z7b gerealiseerd worden.</p>

		<div>De verdeling van deze functies over de zones is aangegeven in onderstaande tabel</div> <table><tr><td></td><td>Opp. +/-</td><td colspan="5">Toegelaten functies</td></tr><tr><td></td><td></td><td>K</td><td>KA</td><td>Wk</td><td>R</td><td>D</td></tr><tr><td>Z7a</td><td>3,0 ha</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>30.500m²</td></tr><tr><td>Z7b</td><td>6,4 ha</td><td>22.500m²</td><td>-</td><td>5000m²</td><td>30.000m²</td><td>22.000m²</td></tr><tr><td>Z7c</td><td>4,3 ha</td><td>12.500m²</td><td>2500 m²</td><td>5000m²</td><td>10000m²</td><td>16.500m²</td></tr></table>		Opp. +/-	Toegelaten functies							K	KA	Wk	R	D	Z7a	3,0 ha	-	-	-	-	30.500m²	Z7b	6,4 ha	22.500m²	-	5000m²	30.000m²	22.000m²	Z7c	4,3 ha	12.500m²	2500 m²	5000m²	10000m²	16.500m²
	Opp. +/-	Toegelaten functies																																			
		K	KA	Wk	R	D																															
Z7a	3,0 ha	-	-	-	-	30.500m²																															
Z7b	6,4 ha	22.500m²	-	5000m²	30.000m²	22.000m²																															
Z7c	4,3 ha	12.500m²	2500 m²	5000m²	10000m²	16.500m²																															
Inplanting en bebouwing	<p><i>De aard en omvang van al deze functies brengen bovenop de reeds bestaande parkeerbehoefte van de handelsbeurs een omvangrijke extra parkeerbehoefte met zich mee. Een doorgedreven parkeermanagement wordt dus globaal voor geheel het projectontwikkelingsgebied zeer belangrijk maar voor deze zones echt cruciaal.</i></p> <p><i>Om deze omvangrijke parkeerbehoefte op een betaalbare wijze te kunnen realiseren kan er voorzien worden in een dek waaronder maximum twee bovengrondse parkeerlagen toegelaten zijn. Dit dek heeft ook het voordeel dat het toelaat een publieke ruimte voor voetgangers over de Adolphe Pégoudlaan te realiseren zodat er een binding ontstaat tussen het oostelijk en westelijk gebied waardoor beide aan elkaar gesmeed kunnen worden. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de logistieke bediening van de functies op het dek en van de handelsbeurs, de voetgangers- en fietsstromen, de inrichting en organisatie van het dek en de parking, de verticale relaties tussen dek en parking, de bediening door het openbaar vervoer en de afwerking van de randen van dit dek.</i></p> <p><i>Om de continuïteit tussen het oostelijk en westelijke deel te optimaliseren is de overbouw van de Adolphe Pégoudlaan</i></p>	<p>In deze zones is de aanleg van een dek met daaronder max. twee bovengrondse en max. 1 volwaardige ondergrondse parkeerlaag toegelaten. Het dek wordt, voor de niet bebouwde delen, als publieke ruimte ingericht.</p> <p>Ten aanzien van de rooilijn van de Adolphe Pégoudlaan wordt er een bouwvrije strook van min. 8m aangehouden.</p> <p><u>Zone 7b en c</u></p> <p>De boulevard wordt uitgewerkt als verkeersas voor fiets en voetgangersverkeer in oost-west richting tussen in het oosten de tramhalte en in het westen het station (als toekomstoptie) en zorgt voor de bereikbaarheid van alle aangelegen gebouwen. Een beperkte overbouw van de Adolphe Pégoudlaan met lage gebouwen met detailhandel en recreatiefuncties is toegelaten ter hoogte van de voorziene overbrugging(en). De hoofdstromen van fietsers en voetgangers liggen aan de noord en zuidzijde van zone 7b en 7c. Op deze routes maken hellingsbanen het dek toegankelijk voor fietsers. Expeditie op het dek alsook plaatselijk gemotoriseerd verkeer moet mogelijk zijn.</p> <p>Via de hellingsbanen kan ook logistiek verkeer het dek berijden</p>																																			

	<p><i>toegelaten.</i>  <i>Het dek krijgt tussen de gebouwen een aantal publieke ruimten met eigen identiteit die op kwalitatieve wijze dienen aangelegd te worden en met elkaar tot één functionerend geheel dienen uitgewerkt te worden ook over de Adolphe Pégoudlaan heen. De dynamische inrichting en de specifieke samenhangende ruimtelijke identiteit van de retail- en leisureboulevard, dient ook in de materialisering van de publieke ruimte uitgewerkt te worden.</i>  <i>Omdat deze publieke ruimte aan de noordzijde begrensd wordt door de handelsbeurs is het uitermate belangrijk dat er voor beide samen een visie wordt ontwikkeld. Studies die betrekking hebben op de inrichting van dit gebied zullen dus steeds één visie voor de publieke ruimte en voor het front van de handelsbeurs moeten aangeven.</i>  <i>Om aan dit front een kwalitatievere stedenbouwkundige invulling te kunnen geven is het trouwens toegelaten een deel van het programma kantoren, detailhandel en recreatie. naar het zuidelijk deel van de zone voor handelsbeurs te schuiven.</i>  <i>Aan de rand van het dek moeten er effectieve functies (detailhandel, recreatie, kantoren...) doorgetrokken worden tot op het maaiveld zodat de parkeervoorzieningen onder het parkeerdek niet zichtbaar zijn en de leefbaarheid en levendigheid langsheen deze weg wordt gegarandeerd</i>  <i>Verticale accenten vormen die echter bescheiden moeten blijven qua hoogte om het concept van de westelijke torenrij niet te ondermijnen</i></p>	<p>en zorgen voor de bevoorrading van programmaclusters die niet van op maaiveld ontsloten kunnen worden. De gebouwen langs de Adolphe Pégoudlaan kunnen via de logistieke ringweg op maaiveld bevoorraad worden.</p> <p>Stijgpunten tussen boulevard en parking liggen in de publieke sfeer aan het dek en bij voorkeur in de verdiepte tuinen. Diverse vormen van stijgpunten verbinden de parking met het dek. Trappen en hellingsbanen verbinden het dek met straatniveau. Het programma op het dek wordt via het dek ontsloten en niet rechtstreeks via de parkeergarage.</p> <p>Kantoren zijn geclusterd langs de Adolphe Pégoudlaan of tegen de westelijke ringweg.</p> <p>De bebouwing laat voldoende ruimte voor de gebouwen van de handelsbeurs.</p> <p>Overkapping van de publieke ruimte tussen de gebouwen is toegelaten.</p> <p>Perforaties van het dek zorgen voor natuurlijke verluchting en verlichting in de parking. Deze openingen worden ingewerkt in gebouwenclusters of in een aangenaam profiel voor de publieke ruimte. In beeldbepalende uitsparingen in het dek worden verdiepte tuinen aangelegd.</p> <p>De functies aanwezig bovenop het dek sluiten langs de zijde van de ringweg (excl. zuidelijke overbrugging) ook aan op het maaiveld</p> <p>Daarnaast zal men bij de inplanting van hoge kantoorgebouwen op het dek rekening houden met de vereiste privacy t.a.v. de residentiële bebouwing in de omgeving, de landschappelijke eenheid van de westelijke torenrij, de zichtbaarheid van de inkom van de beursgebouwen vanop het dek.</p>
--	---	---

		<p><u>Zone 7a</u>          Deze zone wordt samen met zone 7b en c ontsloten vanaf de ringweg.          De toegang van de parkeerinrichting tot het dek gebeurt via diverse vormen van stijgpunten. Ontsluiting voor expeditieverkeer gebeurt langs de distributieweg op maaiveld. Qua identiteit sluiten de verhoogde publieke ruimtes, tussen de gebouwen, aan bij de retail- en leisureboulevard.</p>
--	--	---

<b>Z8</b>	<b>Zone voor handelsbeurs en aanverwante (grootschalige) activiteiten</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Dit gebied is bedoeld voor :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>uitbreidingen van de handelsbeurs</i></li> <li>- <i>het inplanten van andere grootschalige functies die nauw aanleunen bij de beursactiviteiten van de handelsbeurs (bv evenementenhal, concertzaal...) en die een toegevoegde waarde geven aan de publieke ruimte dat op de plint wordt voorzien.</i></li> <li>- <i>nevenbestemmingen bij de beursactiviteiten (bv in sfeer horeca, congresfaciliteiten) in samenhang met het beursgebeuren en die vooral ter hoogte van de plint gewenst zijn om de levendigheid en attractiviteit van deze publieke ruimte te verhogen.</i></li> <li>- <i>het eventueel doorschuiven van een deel van het programma kantoren, detailhandel, recreatie en kortverblijfwonen uit de aanpalende zone z7b zodat er een betere afwerking kan bekomen worden van de rand van het parkeerdek en een grotere samenhang in functies en in de inrichting van de publieke ruimte.</i></li> </ul> <p><i>Om deze reden is het dan ook belangrijk dat bij de opmaak van een inrichtingsstudie voor deze zone ook de aanpalende zone z7b wordt meegenomen. Het omgekeerde is ook het geval : wanneer er een inrichtingsstudie voor de</i></p>	<p>Hoofdbestemming voor deze zone is de functie van handelsbeurs.</p> <p>Nevenbestemmingen intrinsiek verbonden aan deze beursactiviteiten zoals foyer, horecaruimten, congres- en receptieruimte, polyvalente ruimten, bedrijfskantoren, circulatieruimten, opslagruimten en andere dienstgebouwen zijn eveneens toegelaten.</p> <p>(Grootschalige) nevenfuncties die nauw aanleunen bij beursactiviteiten namelijk een concert- of evenementenhal, radio-en televisiestudio's worden eveneens hieronder gerekend.</p> <p>Al deze hoofd-en nevenbestemmingen samen mogen een bvo van 40.000m<sup>2</sup> innemen <u>bovenop</u> de bvo aan beursgebouwen en andere functies die reeds aanwezig zijn in de zone op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit RUP.</p> <p>Wanneer reeds bestaande gebouwen die zich reeds in deze zone bevinden worden vervangen kan het aantal m<sup>2</sup> van deze gebouwen opgeteld worden bij de toegelaten uitbreidingen.</p> <p>Een deel van het programma voorzien in zone 7b mag ook in de zone voor handelsbeurs (z8) gerealiseerd worden namelijk maximaal 20% van het programma en dit zowel globaal als per functie. Dit is enkel maar toegelaten in functie van een ontwikkeling van zone 7b en mag er niet los van staan. Het</p>

	<p><i>zone z7b wordt opgemaakt zal hierin ook minstens het front van de handelsbeurs in meegenomen worden.</i></p> <p><i>In deze zone zelf zijn nauwelijks parkeerplaatsen aanwezig voor de bestaande beursfuncties en de toekomstige functies zodat deze moeten ondergebracht en gespreid worden over de andere aanpalende zones. Indien noodzakelijk mag deze capaciteit ook binnen een parkeergebouw gerealiseerd worden. Het parkeermanagement zal hierover uitsluitel moeten geven.</i></p>	<p>programma dat in zone z8 wordt voorzien wordt in mindering gebracht van het programma van zone z7b.</p> <p>De inplanting van één of meerdere parkeergebouwen is eveneens toegelaten.</p> <p>Een parkeergebouw voor P&amp;R binnen de bestaande tramlus is toegelaten. Dit zal niet hoger zijn dan vier bouwlagen en rekening houden met het terminusgebouw van de tramlijn en de ontwikkelingen op het aanpalende dek</p>
<b>Inplanting en bebouwing</b>	<p><i>De gebouwen blijven op een zekere afstand van de hoofdwegen en sluiten qua hoogte grosso modo aan bij de bestaande gebouwen in deze zone.</i></p> <p><i>Ter hoogte van het dek is een kwalitatieve afwerking van de rand van deze zone noodzakelijk.</i></p> <p><i>Indien dit niet kan gerealiseerd worden via de functies die in deze zone toegelaten zijn, kan hiervoor ook een deel van het programma uit zone 7b aangewend worden (zie boven).</i></p> <p><i>Voor wat betreft de ontsluiting richt men zich op de inrichting en de voorzieningen van zone 7b.</i></p>	<p>Ten aanzien van de rooilijn van de Adolphe Pégoudlaan wordt er een minimum afstand van 8m aangehouden.</p> <p>De totale hoogte van de gebouwen binnen deze zone wordt beperkt tot 25m. Deze hoogte is te rekenen vanaf het maaiveld.</p> <p>Voor deze zone zal er op het vlak van de architectuur en het functioneren van de publieke ruimte extra aandacht gaan naar het front tussen deze zone en de zone 7.</p>

<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px; margin-right: 10px;"><b>Z9a/Z9b</b></div> <div><b>Zone voor lokale bedrijven</b></div> </div>		
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Het zuidelijk bedrijventerrein z9a is reeds grotendeels ingevuld met diverse economische activiteiten terwijl het meer noordelijk deel z9b onbebouwd is.</i></p> <p><i>Zone z9a krijgt een profiel als een lokaal bedrijventerrein met een multifunctioneel karakter waarbij voortgebouwd wordt op de bestaande kenmerken.</i></p> <p><i>De ontwikkelingen in z9b moeten zowel functioneel als morfologisch aansluiten bij de ontwikkelingen voorzien binnen het projectontwikkelingsgebied. Bovendien zijn er in het gebied toch wel wat te integreren groenelementen aanwezig. Daarom wordt er hier gekozen voor kantoorachtigen.</i></p> <p><i>Sevesobedrijven zijn verboden</i></p>	<p><b>Zone z9a</b> is bedoeld als een lokaal bedrijventerrein. De bedrijven zullen volgende hoofdactiviteit hebben :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- productie, verwerking en bewerking van goederen met uitsluiting van agrarische productie</li> <li>- verwerking en bewerking van grondstoffen</li> <li>- groothandel</li> <li>- dienstverlenende bedrijven (bedrijven die diensten leveren aan andere bedrijven of particulieren bv garage)</li> <li>- kantoorfuncties welke horen bij de bedrijfsactiviteit zijn toegelaten</li> <li>- Showrooms zijn als nevenbestemming toegelaten voor zover zij horen bij een bedrijfsactiviteit. Kleinhandel is verboden.</li> </ul> <p><b>Zone 9b</b> is bedoeld als een lokaal bedrijventerrein waar enkel kantoorachtigen toegelaten zijn gecombineerd met geconcentreerd parkeren en met max. integratie van de aanwezige groenelementen.</p> <p>De bedrijfsactiviteiten in beide zones mogen geen abnormale hinder veroorzaken voor de nabijgelegen woonfunctie. Sevesobedrijven zijn verboden.</p> <p>Eén woongelegenheden per bedrijf, geïntegreerd in de bedrijfsgebouwen, is toegelaten in beide zones.</p>
<b>Inplanting en</b>	Voor <u>zone z9a</u> is het belangrijk een kwalitatief geveelfront zijde	De voorzijde van <b>zone 9a</b> wordt voorbehouden voor

<p><b>bebouwing</b></p>	<p><i>Poortakkerstraat te creëren dat een zekere architecturale uitstraling moet hebben. Er wordt voortgebouwd op de bestaande perceels- en gebouwenstructuur (dus een soort lintbebouwing).</i></p> <p><i>Een aandachtspunt vormt ook het voorzien van een verbinding tussen het eventuele evenementenstation en de plint en dit in het kader van het optimaliseren van openbare vervoersmogelijkheden binnen het gebied.</i></p> <p><i>In deze zone (zie grafisch plan) wordt er ruimte gereserveerd voor de aanleg van een voetgangersverbinding tussen de spoorweg en de plint i.f.v. de ev. aanleg van een (evenementen)station</i></p> <p><i>Voor <u>zone z9b</u> wordt er geopteerd om verspreide bebouwing te voorzien in een groen en open landschap, met een eerder lage bouwdichtheid. Dit gebied vormt een overgang van de hogere bebouwing aan de overzijde van de Poortakkerstraat naar de residentiële en lage bebouwing achter de spoorweg.</i></p> <p><i>In functie van waterinfiltratie worden bebouwing en verhardingen worden maximaal beperkt.</i></p>	<p>bedrijfskantoren, bedrijfswoning, showroom en deze worden zo veel mogelijk gestapeld. De maximale bouwhoogte bedraagt 4 bouwlagen en de max. zonebezetting 60%.</p> <p>De gebouwen in <b>zone 9b</b> moeten verspreid of in clusters ingeplant worden en als een samenhangend functioneel geheel ontworpen worden. Bij de inplanting wordt er rekening gehouden met de waardevolle natuurelementen binnen de zone zelf. Maximale bouwhoogte : 5 bouwlagen. De oppervlakte per gebouw bedraagt max. 1.000m<sup>2</sup>. De max. terreinbezetting met gebouwen bedraagt 30%. Minstens 30% moet onbebouwd en onverhard blijven en beplant worden. De gebouwen worden op min. 8m van de interne ringweg ingeplant. Parkings op het maaiveld worden geclusterd aangelegd nabij of tussen de gebouwen en ingebed in groenaanleg. Noodzakelijke verhardingen zoals opritten, toegangen, parkings, enz. worden beperkt en moeten maximaal doorlatend zijn. De gebouwen richten hun voorzijde met ingangen naar de ontsluitingsweg. Afsluitingen van de terreinen worden op een natuurlijke wijze</p>
-------------------------	---	---

	<i>De bereikbaarheid van beide zones verloopt via de Poortakkerstraat. Een bundeling van toegangen is noodzakelijk om te vermijden dat deze bedrijven rechtstreeks op de interne ringweg uitkomen.</i>	met levende hagen, houtwallen, open grachten gerealiseerd. De toegangen naar de verschillende bedrijven worden gebundeld (bij voorkeur op knoop- of kruispunten) of verlopen via een parallel- of ventweg.
--	--	--

<b>Z10</b>	<b>Zone voor natuur</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>Deze zone werd afgebakend op basis van het RSG. Het behoud en de verdere ontwikkeling van de huidige natuurwaarden staat voorop.</i></p> <p><i>Doorheen de zone is de aanleg van een wandel-en fietspad toegelaten om dit gebied via de ringweg vlot, veilig en attractief te verbinden met het station. Hiertoe mogen in het gebied de nodige constructies voorzien worden zij het dat deze zowel door hun materiaalgebruik als door vormgeving gecombineerd met een kwalitatieve tracékeuze de waarden van het gebied maximaal moeten respecteren. De bouw van een brug over de ringvaart en de R4 die aansluit op de Schoonmeersstraat vormt hier uiteraard ook een noodzakelijke schakel in. Andere wandel- en fietspaden zijn eveneens toegelaten voor zover zij kaderen binnen een netwerk van noodzakelijke verbindingen.</i></p> <p><i>In zeer beperkte mate is in deze zone ook de inplanting van recreatieve infrastructuur en parkmeubilair toegelaten.</i></p> <p><i>De geklasseerde onbevaarbare waterloop is een belangrijk element in de aanwezige groenstructuur en moet dan ook bewaard blijven en integraal deel uitmaken van het natuurgebied en eventuele natuurontwikkeling op die plaats</i></p>	<p>Deze zone is bestemd voor het maximaal behoud en de verdere ontwikkeling van de huidige natuurwaarden inclusief eventuele bosuitbreiding. Hiertoe zijn alle noodzakelijke werken toegelaten.</p> <p>De opmaak van een natuurinrichtingsplan is verplicht (zie Deel II, 2.5).</p> <p>De waterlopen die zich binnen deze zone bevinden dienen geïntegreerd te worden binnen de aanleg van deze zone voor natuur en het open karakter van deze moet maximaal behouden blijven. Overbruggingen van deze waterlopen en ophogingen zijn in beperkte mate toegelaten namelijk daar waar bv. voet- of fietspaden deze waterloop of vochtige gronden kruisen.</p> <p>Grondaftgravingen/ophogingen in het kader van natuurontwikkeling en uitgewerkt binnen de visie van het natuurinrichtingsplan zijn toegelaten.</p> <p>In deze zone zijn alle werken toegelaten voor de aanleg, beheer en onderhoud van de waterloop.</p> <p>Het open karakter van deze waterloop moet hierbij maximaal behouden blijven. Inbuizingen zijn niet toegelaten.</p> <p>Overbruggingen zijn in beperkte mate toegelaten namelijk daar waar bedieningswegen, voet- of fietspaden deze waterloop moeten kruisen.</p>

		De oevers van deze waterloop dienen ecologisch aangelegd en beheerd te worden. Oevers worden niet verhard. Eventuele oeerverstevigingen worden aangelegd volgens de principes van natuurtechnische milieubouw.
--	--	--

<b>Z11</b>	<b>Zone voor interne ringweg</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>De aanleg van een interne <u>ringweg</u> in het gebied (bestaande uit twee lussen één ten oosten en één ten westen van de Adolphe Pégoudlaan, met twee overbruggingen over de Adolphe Pégoudlaan) blijkt absoluut noodzakelijk voor de ontwikkeling van het gebied (cfr. Mober).</i></p> <p><i>Binnen het masterplan zowel als binnen de Mober werd er ook reeds in detail nagedacht over de gewenste profielen van deze ringweg. De gewenste rooilijnbreedtes evenals het aantal, de positie, de aard en de omvang van de verschillende knooppunten op de ringweg zijn in dit stadium nog niet exact en definitief gekend. Ook het exacte tracé is niet in detail gekend want dit zal pas het geval zijn wanneer er een gedetailleerd plan van de infrastructuur wordt gemaakt. Om die reden wordt er zowel t.a.v. het exacte tracé van de weg als t.a.v. de exacte breedte van de rooilijn een zekere flexibiliteit gegeven.</i></p> <p><i>De visie voor de aanleg wordt aangereikt via een “plan infrastructuur” en een “inrichtingsstudie voor de publieke ruimte”.</i></p>	<p>In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis.</p> <p>Het openbaar vervoer, de fietspaden en trottoirs, de laanbeplantingen en grachten worden in deze zone geïntegreerd.</p>

<b>Z12</b>	<b>Zone voor ontsluitingswegen</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>Binnen het gebied bevinden zich een aantal lokale wegen die enkel mogen dienen voor de bereikbaarheid van de aanpalende functies (= bestemmingsverkeer). Het betreft hier gewone (woon)straten of bedieningswegen voor kleinschalige bedrijventerreinen die buiten het “hoofdwegenet” vallen. Omdat deze een geheel andere functie hebben dan die van zone z11 worden deze in een andere zone ondergebracht. Een aantal van deze ontsluitingswegen zijn nog niet als dusdanig op het plan aangegeven maar zijn wel noodzakelijk om een aantal zones te kunnen ontwikkelen. De inrichtingsstudies voor deze zones zullen hierover uitspraak doen. De voorschriften die gelden voor de zones binnen de zone voor projectontwikkeling en enkele andere zones laten dit toe. De breedte en de inrichting van deze wegen dient afgestemd te worden op de functie als lokale ontsluitingsweg en op de aard en omvang van de aanpalende functies. Waar het om wonen gaat, verdient de aanleg als woonstraat de voorkeur. Gaat het om bedrijven dan is de vlotte bereikbaarheid voor vrachtvervoer eerder het uitgangspunt.</i></p>	<p>In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis.</p> <p>Binnen de zone voor projectontwikkeling worden laanbeplantingen en grachten voorzien.</p> <p>Voor de woonstraten (Poolse Winglaan, Putkapelstraat en Derbystraat) wordt de inrichting gericht op woonkwaliteit, verkeersveiligheid en het vermijden van sluikeparkeren.</p> <p>Voor de delen van de Poortakkerstraat, Buchtenstraat en andere wegen die aantakken op de ringweg en die bedrijfszones bedienen maar geen onderdeel vormen van de interne ringweg wordt de inrichting gericht op de bereikbaarheid van de bedrijven maar ook op het vermijden van het maken van ongewenste verbindingen naar de ringweg, de R4, de Kortrijksesteenweg of de Beukenlaan. De aanleg moet qua concept en kwaliteit aansluiten op die van de ringweg.</p>

<b>Z13</b>	<b>Zone voor waterloop</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<i>Deze geklasseerde onbevaarbare waterloop is een belangrijk element in de aanwezige groenstructuur en moet dan ook bewaard. Waar deze waterloop zich binnen bebouwbare zones bevindt, dient er voldoende aandacht te gaan naar het behoud en de valorisatie van de natuurlijke en landschappelijke waarden van waterloop en oevers.</i>	<p>In deze zone zijn alle werken toegelaten voor de aanleg, beheer en onderhoud van de waterloop.</p> <p>Het open karakter van deze waterloop moet hierbij maximaal behouden blijven. Inbuizingen zijn niet toegelaten.</p>

<b>Z14</b>	<b>(Zone voor reservatiestrook voor) fietsers- en voetgangersverbinding</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>De bereikbaarheid van het gebied voor fietsers en voetgangers vanuit de binnenstad is ondermaats. Dit komt uiteraard door de fysische barrières (bv ringvaart en R4) maar ook door het feit dat er vanuit het hoofdwegennet nauwelijks verbindingen bestaan naar het te ontwikkelen gebied. In het verkeersleefbaarheidsplan worden er verschillende suggesties gedaan om deze situatie te verbeteren. Naast de aanleg van een fietspad langs de N43 (met doorverbinding naar de projectzone) is vooral de aanleg van een verbinding over de ringvaart via de Schoonmeerstraat en Voskenslaan naar het Sint-Pieterstation erg belangrijk. Het feit dat hierbij het natuurgebied ter hoogte van de Maaltebeek moet doorkruist worden, vergt uiteraard een goed bestudeerde inpassing zodat de natuurwaarden minimaal worden aangetast. Om die reden wordt er dan ook geen echte strikt vastgelegde zonering voorzien voor deze as maar een indicatieve verbindingslijn.</i></p>	<p>De fietsers- en voetgangersverbinden moeten binnen de reservatiestrook in overdruk gerealiseerd worden maar het exacte tracé is vrij te kiezen. De aanduiding “fietsers- en voetgangersverbinding” <b>z14</b> geeft schematisch aan waar er een verbinding moet gerealiseerd doorheen het natuurgebied. De verbinding moet zo veel als mogelijk rekening houden met een verantwoorde ruimtelijke en ecologische inpassing in het natuurgebied en het concreet tracé wordt vastgelegd in het natuurinrichtingsplan. Op plaatsen waar de bodemtoestand dit vereist of waar waterlopen dienen gekruist te worden mogen reliëfwijzigingen of meer uitgebreide constructies voorzien worden</p> <p><b>Zone z14a</b> : Deze aanduiding in overdruk wordt aangegeven bovenop de bestemmingsgebieden van het gewestplan die blijven gelden. Via een brug over de ringvaart ter hoogte van de Schoonmeersstraat moet er doorheen het natuurgebied een aansluiting gemaakt worden met enerzijds de fietspaden voorzien in het profiel van de ringweg (zone voor interne ringweg) loopt. Over de R4 en de ringvaart is een volwaardige brugconstructie toegelaten.</p> <p><b>Zone 14b</b> : Deze aanduiding in overdruk wordt aangegeven</p>

	<p><i>Een tweede aanduiding wordt gegeven ter hoogte van het (evenementen)station. Om het (evenementen)station te laten functioneren, is er doorheen de bedrijvenzone (z9a) en over/onder de interne ringweg (z11) een verbinding nodig naar de publieke ruimte op het dek waarlangs zich de handelsbeurs, de recreatie, de detailhandel en eventueel andere bezoekersgenererende activiteiten bevindt.</i></p>	<p>bovenop de zone voor bedrijven (z9a). Een breedte van 5m is een minimum. Ter hoogte van het evenementenstation en de interne ringweg mogen de nodige constructies voorzien worden om het hoogteverschil te overbruggen.</p>
--	---	--

<b>Z15</b>	<b>Verplichte ontsluiting via ringweg</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>Deze aanduiding betekent dat deze zone slechts ontwikkeld mag worden indien deze via de interne ringweg wordt ontsloten. De capaciteit op de N43 is immers zeer beperkt en deze zone bevindt zich bovendien op een knooppunt van verschillende belangrijke infrastructuren waardoor verkeer naar en van het terrein niet conflictvrij kan verlopen indien men aantakt op de N43. Omdat de zone van de ringweg gescheiden is door een afrit van de E40 behoort enkel een ongelijkgrondse verbinding tot de mogelijkheden. De juiste inplanting en de aansluitingswijze op de interne ringweg zal bepaald worden bij het in detail uitwerken van de interne ringweg en bij de inrichtingsstudie voor deze zone</i></p>	<p>De schematische aanduiding verplicht een ontsluiting van de zone z6d via een infrastructuur die de verkeerswisselaar kruist en die aansluit op de interne ringweg. Omdat hierbij de afrit van de E40 wordt gekruist, zal deze worden uitgevoerd als een ongelijkgrondse kruising (brug of tunnel). Een ontwikkeling van deze zone zonder deze infrastructuur is niet toegelaten.</p>

<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px; margin-right: 10px;"><b>Z16</b></div> <b>Zone voor reservatiestrook voor knooppunten heraanleg N43</b> </div>		
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Uit het streefbeeld voor de heraanleg van de N43 volgt dat zich een heraanleg van het kruispunt van de N43 met de afrit van de E40 opdringt. Omdat de definitieve keuze welk soort kruispunt dit moet worden nog niet gemaakt is maar er met enige zekerheid wel kan gesteld worden dat dit een grotere inname met zich zal meebrengen, is het raadzaam hiervoor een beperkte reservatiestrook af te bakenen.</i></p>	<p>In deze zone in overdruk is het toegelaten het knooppunt dat bij de heraanleg van de N43 noodzakelijk blijkt, aan te leggen. Indien blijkt dat de reservatiestrook geheel of gedeeltelijk kan komen te vervallen wordt de onderliggende bestemming van kracht.</p>

<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px; margin-right: 10px;"><b>Z17</b></div> <div><b>Overbrugging</b></div> </div>		
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>Voor het met elkaar verbinden van de oostelijke en de westelijke lus van de interne ringweg is het noodzakelijk dat de Adolphe Pégoudlaan zowel in het noorden als in het zuiden overbrugd wordt.</i></p> <p><i>Het zelfde geldt voor de verbinding die over de Adolphe Pégoudlaan moet gecreëerd worden om de publieke ruimte (op dek of plint) van de zones 7b en 7c die zich langs beide zijden van de Adolphe Pégoudlaan situeren, binnen de zone voor detailhandel en recreatie met elkaar te verbinden.</i></p> <p><i>Omdat de Adolphe Pégoudlaan zelf niet opgenomen is in het RUP worden deze overbruggingen enkel schematisch aangeduid</i></p>	<p>Deze schematische aanduiding in overdruk laat de aanleg van één of meerdere bovengrondse verbindingen (bruggen) toe.</p>

<b>Z18</b>	<b>Zone voor overbouwing</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>Het voorzien van een overbrugging van de Adolphe Pégoudlaan om publieke ruimte op het dek te laten doorlopen is een minimale vereiste voor het goed functioneren van de zones voor recreatie en detailhandel.</i></p> <p><i>Voor een optimaal functioneren en het realiseren van een samenhangende en continue activiteitenzone zijn gebouwen met functies gewenst t.h.v. de overbrugging van de Adolphe Pégoudlaan wat een overbouwing inhoudt.</i></p> <p><i>De hoogte en diepte van deze overbouwing dient beperkt te blijven zodat er geen “tunneleffect” ontstaat op de Adolphe Pegoudlaan . De gerealiseerde vloeroppervlakte wordt geput uit het programma van de zones voor recreatie en detailhandel. De uitwerking ervan wordt meegenomen in de inrichtingsstudie van deze zones.</i></p>	<p>Deze zone in overdruk laat de overbouwing van de Adolphe Pégoudlaan toe.</p> <p>Enkel detailhandels-, recreatie-, reca en dienstenfuncties zijn hier toegelaten.</p> <p>Het programma dat in deze zone wordt gerealiseerd wordt in mindering gebracht van het programma voorzien binnen de zones voor recreatie en detailhandel.</p> <p>De effectieve hoogte van de overbouwing (te meten tussen onderzijde en bovenzijde van het gebouw) mag max. twee bouwlagen bedragen.</p> <p>De diepte van de gebouwen, gemeten dwars op de richting van de Adolphe Pegoudlaan, moet beperkt blijven tot 15m langs beide zijden van de overbrugging.</p> <p>De exacte inplanting en de wijze van inrichting wordt in detail uitgewerkt in de inrichtingsstudie(s) voor de zone(s) voor recreatie en detailhandel</p>

<b>Z19</b>	<b>Tramlijn</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>De uitbouw van een degelijk systeem van openbaar vervoer is volgens de Mober absoluut noodzakelijk voor het ontwikkelen en functioneren van het gebied.</i></p> <p><i>Op termijn is de verruiming van het huidig tramtracé tot een lus die het gehele gebied binnen loopafstand bedient noodzakelijk.</i></p> <p><i>Het tracé is schematisch op het grafisch plan aangegeven.</i></p>	<p>De schematische aanduiding betekent dat de aanleg van een systeem van openbaar vervoer met bijhorende infrastructuur is toegelaten.</p>

<b>Z20</b>	<b>Groen- en geluidsbuffer</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>Tussen de bestaande woonzone (zone z1) en de projectontwikkeling is het noodzakelijk van een degelijke geluids-en visuele buffer te voorzien om de kwaliteit van de woonomgeving te beschermen. Het belangrijkste element voor een goede geluidsbuffering is een doordachte inplanting van de gebouwen in zone 2. Geluidsbermen- of schermen moeten voor bijkomende afscherming zorgen (zie voorschriften zone z2). Voor een visuele afscherming is een strook buffergroen noodzakelijk op de grens tussen zone 1 en 2.</i></p> <p><i>Het voorzien van een geluidsbuffer waar zone z2 grenst aan zone z10 en in zone z10, tegen de oostelijke ringweg, ter bescherming van de woonkwaliteit van de woningen in de Poolse Winglaan is eveneens noodzakelijk. De ligging in een natuurgebied maakt evenwel dat hier zal moeten gezocht worden naar een natuurtechnisch verantwoorde oplossing.</i></p>	<p>De aanduiding “groen- en geluidsbuffer” binnen zone 2 betekent dat er op de grens met zone z1 een strook van minstens 15m moet ingericht worden als een dicht groenscherm. Geïntegreerd in dit groenscherm is de aanleg van een geluidsberm- of scherm verplicht.</p> <p>In zone z2, op de grens met zone z10, en in zone z10 waar deze zone z10 grenst aan de ringweg is de aanleg van een natuurtechnisch verantwoord geluidsschermbaan noodzakelijk. Doorheen deze groen- en geluidsbuffer zijn enkel doorgangen voor het openbaar vervoer, voetgangers- en fietsers toegelaten.</p>