

**RUIMTE  
VOOR  
GENT** ALLE  
ENAARS  
STRUCTUURVISIE 2030

# STEDENBOUW IN GENT

De Stad Gent werkt momenteel aan haar eigen toekomstvisie, een ruimtelijk structuurplan voor 2030. Het plan heet 'Ruimte voor Gent'. Ik heb mij laten uitleggen hoe het maken van zo'n plan precies in elkaar zit. Daarbij merkte iemand op dat je onder zo'n structuurplan 'Ceci n'est pas un plan' zou kunnen schrijven. Het is een plan, maar ook weer niet. Een concrete uitvoering volgt vaak niet meteen. De kans is dus klein dat tegen 2030 alles uitgevoerd wordt wat in zo'n plan beschreven staat.

Ruimtelijke structuurplanning raakt aan een soort vertraagde tijd, waarin sommige plannen nieuw lijken, maar voortbouwen op eerdere plannen en waarin een (onvermijdelijke) spagaat zit tussen plan en uitvoering. Een structuurplan is dus eerder een wenselijkheid, een visie voor hoe de stad zichzelf graag zou zien ontwikkelen in de toekomst. Een streefdoel waar de werkelijkheid, van zowel bewoners als privaatontwikkelaars, aan afgetoetst moet worden.

Actie ondernemen is de volgende stap. Het stadsbestuur kan wensen, idealen en keuzes schiepstellen in concrete uitvoeringsplannen, bewoners kunnen hun stem laten horen (bijvoorbeeld tijdens het openbaar onderzoek in 2017) en nieuwe mogelijkheden tonen met hun omgeving als laboratorium.

**RUIIMTE**  
**VOOR** ALLE  
**GENT** ENAARS

---

**STRUCTUURVISIE 2030**

Voorontwerp – goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen op 23 januari 2017.







# { INHOUD

<b>Leeswijzer</b>	<b>11</b>
<b>Inleiding</b>	<b>15</b>
De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent kijkt ambitieus naar de toekomst	15
<b>Deel I – Werken aan ruimtelijke en maatschappelijke uitdagingen</b>	<b>17</b>
<b>1. Welke uitdagingen wachten ons?</b>	<b>18</b>
1.1. Burgeruitdaging: Ruimtelijke planning is een proces voor en met alle bewoners en alle gebruikers van de stad	18
1.2. Leefkwaliteitsuitdaging: een stad als leefbare omgeving voor jong en oud met voldoende en goed gespreide groene ruimte	19
1.3. Klimaatuitdaging: duurzame en klimaatrobuuste ruimtelijke ontwikkeling	20
1.4. Demografische uitdaging: de groei en wijzigende samenstelling van de bevolking opvangen	21
1.5. Mobiliteitsuitdaging: selectieve bereikbaarheid van stad en regio garanderen	22
1.6. Economische uitdaging: de ruimtelijke gevolgen van de groeiende en veranderende economie opvangen	24
<b>2. Wat heeft Gent de komende decennia kwantitatief nodig?</b>	<b>26</b>
2.1. Wonen	26
2.2. Voorzieningen	27
2.3. Werklocaties	29
2.4. Publiek groen	29
2.5. Energetische kwaliteit van bestaand woningpatrimonium	29
<b>3. Een mensgerichte benadering van ruimtelijke     planning als uitgangshouding</b>	<b>30</b>
<b>4. Doorkijk naar 2050</b>	<b>32</b>

<b>Deel II – Ruimte voor alle Gentenaars</b>	<b>37</b>
<b>1. Visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling</b>	<b>38</b>
1.1. Een leefbare stad is onze hoofddoelstelling	38
1.2. We beschouwen het fysisch systeem en de geschiedenis als basis voor de ruimtelijke ontwikkeling	39
1.3. We zetten in op groen en water	39
1.4. We kiezen voor behoedzame stadsontwikkeling	40
1.5. We gaan duurzaam om met de ruimte door te delen en te vernieuwen in plaats van zomaar te groeien	41
1.6. We geven eigenheid aan wijken en ruimtelijk samenhangende gebieden	42
1.7. Mensen maken de stad	43
1.8. We beschouwen 'witruimtes' als essentieel in onze ruimtelijke ontwikkeling	43
1.9. We streven verweving en diversiteit na; we kiezen voor nabijheid	43
1.10. We beogen selectieve maar hoogwaardige bereikbaarheid	44
1.11. We stimuleren multifunctioneel en veranderingsgericht bouwen	44
1.12. De ruimtelijke structuur overstijgt de gemeentegrens: we passen Gent in in een ruimer stedelijk geheel	44
<b>2. Ruimtelijke concepten voor Gent</b>	<b>46</b>
2.1. Water, topografie en bodem vormen de basis voor de groeiende stad	46
2.2. Groen-blauwe dooradering levert zuurstof in en rond de stad	48
2.3. Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen voor het openbaar vervoer garandeert selectieve bereikbaarheid	50
2.4. We verdichten op een slimme manier in de nabijheid van voorzieningen, knooppunten in het mobiliteitsnetwerk en water en groen	52
2.5. We verweven werk, ondernemerschap en innovatie in de stedelijke ruimte	54
<b>3. Gewenste ruimtelijke hoofdstructuur</b>	<b>58</b>
<b>4. Strategische plekken en projecten voor de komende decennia</b>	<b>64</b>
4.1. Zuidelijke strategische zone	66
4.2. Noordelijke strategische zone	76
4.3. Project Kouter- en Leieland	78
4.4. Project Moervaartvallei	78
4.5. Project Groenassen	79

<b>Deel III - De visie en concepten toegepast</b>	<b>83</b>
<b>1. Ruimtelijke netwerken</b>	<b>88</b>
1.1. Netwerken van mobiliteit en distributie	89
1.2. Groeneruimtenetwerk	107
1.3. Waternetwerk	119
1.4. Ondergronds netwerk en bodemstructuur	127
1.5. Netwerk van publieke ruimte	133
<b>2. Knooppunten in het netwerk</b>	<b>138</b>
2.1. Ruimtelijke knooppunten	138
2.2. Ontwikkelingsmatrix knooppunten	145
2.3. Groenpolen	146
<b>3. Netwerken en knooppunten sturen locatiekeuze voor specifieke functies</b>	<b>148</b>
3.1. Algemeen	148
3.2. Wonen	148
3.3. Werken	149
3.4. Detailhandel en horeca	149
3.5. Culturele functies	150
3.6. Toerisme	150
3.7. Onderwijs en kinderopvang	151
3.8. Sport en recreatie	152
3.9. Zorgfuncties en sociale voorzieningen	152
3.10. Voorzieningen voor kinderen en jongeren	152
3.11. Landbouw	153
3.12. Openbaar groen	153
3.13. Ruimte voor hernieuwbare energievoorzieningen	153
<b>4. Ruimtelijke thema's</b>	<b>154</b>
4.1. Ruimtelijk verdichten, verluchten en ontpitten	154
4.2. (Functioneel) verweven	162
4.3. Versnippering van open ruimte wegwerken en tegengaan	177
4.4. Continu werken aan beeldkwaliteit en eigenheid	178
<b>5. De methodiek concreet gemaakt: hoe passen we de principes en afwegingskaders toe?</b>	<b>196</b>
5.1. Toepassing aan de hand van een concreet voorbeeld: Gentbruggebrug - Nijverheidskaai	197

<b>Deel IV - Zorgen voor uitvoering</b>	<b>201</b>
<b>1. Het belang van ontwerp, ontwerpend onderzoek en kwaliteitsbewaking</b>	<b>204</b>
1.1. Ontwerpend onderzoek als rode draad	204
1.2. Stadsbouwmeester als kwaliteitscoördinator	205
<b>2. Mensgericht plannen en werken aan gedragsverandering</b>	<b>206</b>
2.1. Van eigendom naar delen en gedeelde verantwoordelijkheid voor ruimte	206
2.2. Werken met en aan nabijheid, zowel sociaal als ecologisch	206
<b>3. Ruimtelijke instrumenten en prioritaire acties</b>	<b>208</b>
3.1. Toelichting bij de belangrijke nieuwe en vernieuwende instrumenten	208
3.2. Types instrumenten	211
<b>4. Monitoring en regelmatige evaluatie</b>	<b>214</b>
<b>5. Suggesties aan hogere overheden</b>	<b>216</b>
<b>6. Inzetten op nieuwe strategische projectzones en verder afwerken van de lopende kernprojecten uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent</b>	<b>218</b>

<b>Deel V – Bindende bepalingen</b>	<b>221</b>
1. Structuurbepalende elementen	222
2. Taakstellingen tot 2030	223
3. Verder proces	224
<b>BEGRIPPENLIJST</b>	<b>226</b>







# LEESWIJZER

Dit voorontwerp van de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent bestaat uit vijf delen:

- **Deel I** beschrijft de ruimtelijke en maatschappelijke **uitdagingen** waar Gent voor staat.
- **Deel II** geeft aan hoe we ruimtelijk een antwoord willen bieden op die uitdagingen. Wat zijn de **ruimtelijke ambities** in de komende decennia? Enerzijds formuleren we een globale ruimtelijke visie aan de hand van krachtlijnen en concepten; anderzijds belichten we strategische projecten waarop we de komende jaren inzetten om die ambities te concretiseren. Dit deel geeft geïnteresseerde Gentenaars een helder beeld van de richting die we de komende decennia met Gent uit willen.
- **Deel III** van de structuurvisie is meer gericht op deskundigen en professionelen. Het werkt de visie uit deel I en II nader uit. We geven aan **hoe en waar** we de ruimtelijke ambities realiseren.
- In **deel IV** kijken we naar het vervolgtraject. Hoe zorgen we er samen voor dat de ruimte de komende jaren op een slimme en gedegen manier wordt ingezet? Behalve op een vernieuwend instrumentarium en blijvende monitoring van het ruimtegebruik zetten we sterk in op **ontwerpend onderzoek** en **cocreatie**.
- **Deel V** ten slotte - het bindend gedeelte - omvat de onderdelen van de structuurvisie die we bij gemeenteraadsbeslissing **bindend** vastleggen.

In de kaders die de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent aanreikt, zit een **hiërarchie**. Afwegingsoefeningen voor het plannen, uitwerken of beoordelen van (ruimtelijke) projecten en initiatieven, en potentie-oefeningen voor plekken of gebieden nemen vanuit de inhoudelijke argumentatie steeds **drie niveaus** in ogenschouw. Meer gedetailleerde uitspraken die niet strijdig zijn met de structuurvisie in andere beleidsdocumenten, ondersteunen de argumentatie.

- De **ruimtelijke concepten** (zie deel II hoofdstuk 2) zijn voor afwegingen allerlei het **hoogste, maar wel abstracte niveau**. Bij onderlinge afweging zijn de concepten evenwaardig; alleen het fysisch systeem dat de basis is voor de groei van de stad, weegt in voorkomend geval sterker door.
- Ruimtelijke bouwstenen van de ruimtelijke netwerken en van de knooppunten (zie deel III hoofdstuk 1 en 2) zijn voor afwegingen allerlei het **tweede hoogste niveau**. Bij onderlinge afweging zijn ze gelijkwaardig. De krachtlijnen voor locatiekeuzen van functies zijn op dit tweede niveau het meest sturend / doorslaggevend.
- Het **derde niveau** tot slot wordt gevormd door de ruimtelijke thema's bij diverse ruimtelijke ontwikkelingen (zie deel III hoofdstuk 4); deze thema's leveren aanvullende afwegingselementen.

## Statuut en doel van de structuurvisie

De Stad kent een lange traditie in strategische ruimtelijke planning. Zij hanteert daarbij de methodiek van de structuurplanning, maar dan wel in hedendaagse vorm en met een aan de tijd aangepaste terminologie.

Structuurplanning is een dynamisch en continu proces van ruimtelijke visie- en beleidsvorming over de kwaliteit van de ruimte en over de inrichting en realisatie ervan. Kenmerken van deze procesvoering zijn onder meer:

- streven naar ruimtelijke kwaliteit bij ingrepen: Kwaliteit heeft vandaag een ruime betekenis en sluit sterk aan bij het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.
- gerichtheid op realisatie: Strategische projecten en instrumenten zijn essentieel om visie en concepten tot uitvoering te brengen.
- inpikken op realiteit: Kansen, problemen en uitdagingen zijn bepalend voor onze ruimtelijke ingrepen. Zij vormen onze leidraad in onze visievorming op lange termijn.
- tegelijkertijd structureel en strategisch werken: Structureel werken betekent werken aan de lange termijn, naar 2030 en daarna. Strategisch werken betekent de ruimte fundamenteel klaarmaken voor de nieuwe uitdagingen.
- plaats voor onzekerheid en onvolledigheid: We vatten planning op als een continue activiteit met verschillende initiatiefnemers, ook burgers en gebruikers van de ruimte. We laten ruimte voor nieuwe inzichten in de tijd en beperken ons in de visievorming vandaag tot die elementen, ingrepen die ertoe doen.
- emancipatorisch werken en mensgericht plannen: Dit houdt in dat we de ambitie hebben bij de ordening van de ruimte meer dan vroeger aandacht te besteden aan het concrete en alledaagse gebruik van de ruimte door burgers (plannen vanuit hun leefwereld). Daarom werken we niet alleen met experts, sectororganisaties en beleidsmakers, maar geven ook burgers een actieve plaats in het ruimtelijk beleid (cocreatie).

Daarbij is de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent het document/product dat voor een bepaalde beleidsperiode en een bepaalde ruimte, de ruimtelijke visie beschrijft. Daarbij presenteert ze een conceptueel kader en de methodiek, concrete uitwerkingen, maatregelen en instrumenten om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te verwezenlijken. Dit document waarborgt zo de inhoudelijkheid, de doelgerichtheid, de transparantie en de controleerbaarheid van het ruimtelijk beleid.

In die zin is de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent naar inhoud en statuut erg vergelijkbaar met wat de Vlaamse overheid vandaag in haar ruimtelijke beleidsplanning het beleidsplan met de beleidskaders noemt. 'Het beleidsplan is opgebouwd uit een strategische visie en een set van beleidskaders. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van belangrijk beleidsopties op lange termijn. Beleidskaders zijn operationeel van aard en hebben een kortere looptijd. Ze functioneren als set maar kunnen in functie van de maatschappelijke noden onafhankelijk van elkaar worden herzien en/of aangevuld.'<sup>1</sup>

We wachten echter niet totdat het aangepaste decreet van kracht wordt om de formele procedure voor goedkeuring van onze structuurvisie te starten. We zullen ons procedureel richten naar de beginselen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. We delen dit beleidsdocument formeel op in een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte, zodat het een volwaardig gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent zet voor onze stad de richting uit en geeft de ambities aan voor het ruimtelijk beleid tot 2030 én daarna. De globale doelstellingen en ambities van de Stad krijgen er een ruimtelijke vertaling in. Vanuit die missie en vanuit mensgerichte planning staat 'Ruimte voor Gent' daarbij voor 'Ruimte voor alle Gentenaars'. Het is immers de bedoeling alle Gentenaars en Gentgebruikers leefbare ruimte voor hun ontwikkeling te geven.

Uit monitoring en analyse blijkt dat de ruimtelijke visie van het actuele Ruimtelijk Structuurplan Gent, opge maakt tussen 1999 en 2003, nog behoorlijk actueel is. Toch vragen een aantal aspecten om verduidelijking of vernieuwde inzichten. We moeten sommige klemtonen en prioriteiten bijsturen. We ambiëren een accentverschuiving op verschillende vlakken:

- een toekomstgericht en coherent antwoord op de nieuwe uitdagingen qua leefbaarheid, klimaatrobuustheid en kindvriendelijkheid;
- een beleidsdocument dat minder detaillistisch en strak is en dat met heldere inhoudelijke afwegingskaders veel strategischer is opgebouwd om zo te kunnen inspelen op nieuwe ruimtelijke kansen en voortschrijdende inzichten;
- een bredere focus, niet enkel op systeemgebruik van de ruimte waarbij het gebruik van de ruimte van bovenaf wordt gestuurd, maar ook op de leefwereld van bewoners en het concrete en alledaagse gebruik van de ruimte;
- een kader voor ruimtelijk beleid waarin burgers een actievere plaats krijgen (cocreatie).

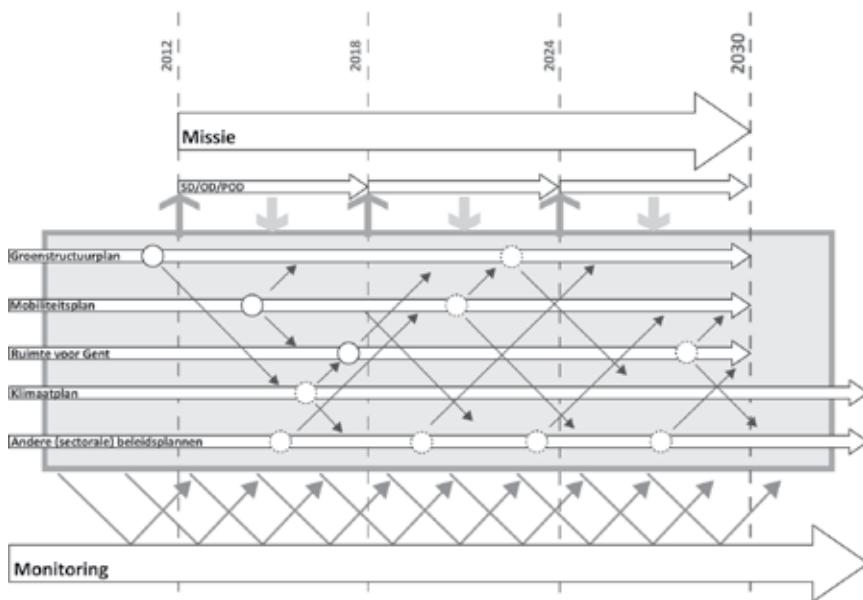
We bouwen de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent op vanuit de uitdagingen waar Gent voor staat en geven aan hoe we daarop ruimtelijk een antwoord willen bieden. We formuleren hiervoor een ruimtelijke visie aan de hand van concepten en tonen de strategische plekken waar we de komende jaren op willen inzetten om deze ambities te concretiseren. We werken de ruimtelijke visie nader uit in meer concrete beleidskaders. Zij geven antwoord op de vraag hoe en waar we de ruimtelijke ambities willen waarmaken. De klemtoon ligt op het verdichten en verluchten, op het verweven van functies en op het verhogen van de beeldkwaliteit en de eigenheid. We vermelden op welke wijze we er samen voor zorgen dat de ruimte de komende jaren op een slimme en waardevolle manier wordt ingezet. Naast een vernieuwend instrumentarium en een blijvende monitoring van het gebruik van de ruimte zetten we daarom in op ontwerpend onderzoek en cocreatie.

Anders gesteld reikt de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent een inhoudelijk kader aan om 'te dromen, te plannen en te bouwen aan de stad van morgen'. Ze zet richtingen uit, maar geeft niet op elke ruimtevraag een sluitend antwoord. Soms botsen ambities van andere beleidsdomeinen (economie, groen, mobiliteit...) op een specifieke plek. In dat geval vormen inhoudelijke afwegingselementen uit de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent wel de leidraad, en geven we aan welke bijkomende gebiedsspecifieke elementen in beeld moeten komen om een gefundeerde keuze te maken, rekening houdend met de ruimtelijke draagkracht van de plek. Zo geeft dit document het gedachtegoed weer dat burgers, investeerders en beleidmakers moet helpen interessante ruimtelijke afwegingen te maken voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn (2030), met een doorkijk naar een klimaatneutrale stad tegen 2050.

De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent maakt deel uit van een voortdurend terugkoppelend (iteratief) strategisch planningsproces en is coherent met andere (langetermijn)visies. Er is steeds een band met andere beleidsplannen en processen zoals de strategische meerjarenplanning, sectorale studies en onderzoeken, participatietrajecten, maatschappelijke evoluties. Over een langere tijdsperiode zien we een cyclisch patroon; niet dat elk plan maar beperkt houdbaar is, waarna een totaal nieuw plan zich opdringt, maar wel dat na verloop van tijd de noodzaak groeit om vertrekkende van de vorige strategische principes, een doorstart of verdieping uit te werken, omdat bepaalde contexten gewijzigd zijn of er zich nieuwe uitdagingen aandienen. Zo ontstaat er een kruisbestuiving tussen en een verknoping van verschillende processen.

<sup>1</sup> VLAAMSE REGERING, *Memorie van toelichting bij voorontwerp van decreet houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving, juli 2016.*





Enkele voorbeelden van dergelijke belangrijke wisselwerking:

- Het strategisch en financieel meerjarenplan (2014-2019) biedt een kader waarbinnen we alle stedelijke planprocessen stroomlijnen. De missie en de hoofdstrategische doelstellingen die in het meerjarenplan zijn geformuleerd, hebben een tijdshorizon 2030. Ook de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent zet de krachtlijnen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid uit tot 2030. De ruimtelijke keuzes die we erin maken, moeten bijdragen tot en afgetoetst worden aan de langetermijndoelstellingen van de Stad; die vormen het uitgangspunt, we vertalen ze naar ruimtelijke concepten en krachtlijnen. Bij die ruimtelijke concretisering en verfijning van de missie en de hoofdstrategische doelstellingen schuiven we uiteraard nieuwe projecten, ingrepen en acties naar voren om onze ruimtelijke ambities waar te maken. Deze kunnen geïntegreerd worden bij de opmaak van strategische meerjarenplannen in de eerstvolgende legislaturen.
- De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent ondersteunt de klimaatdoelstellingen 'Gent, klimaatneutrale stad 2050' en 'Gent, klimaatrobuuste stad 2030'. De Stad wil dat Gent tegen 2050 klimaatneutraal is. Daar moeten we dus rekening mee houden bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stad: ons mobiliteitsgedrag, inrichten van de publieke ruimte, stadsgerichte landbouw, lokale productie van hernieuwbare energie, natuurontwikkeling...  
De Stad wil dat Gent tegen 2030 klimaatrobuust is. We willen Gent voorbereiden en aanpassen aan klimaatwijzigingen. Heel wat klimaatadaptatiemaatregelen zijn ruimtelijke ingrepen: versterking terugdringen, inzetten op vergroening, ruimte voor water reserveren, koele plekken ontwerpen...
- De missie van de Stad vermeldt expliciet dat Gent zich wil profileren als kindvriendelijke stad. De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent ondersteunt die ambitie: ruimtelijke keuzes moeten bijdragen tot een kindvriendelijke stad en bij uitbreiding een stad op maat van iedereen. Het actieplan 'kind- en jeugd-vriendelijke stad' zet krachtlijnen uit die we in dit document verwerken en waar mogelijk een ruimtelijke vertaling geven.

- Uiteraard is er ook een wisselwerking met relevante bestaande en in opmaak zijnde interne beleidsdocumenten. De inhoudelijke opties en keuzes die we tijdens het structuurplanningsproces maken, gaan in grote mate terug op die bestaande documenten en studies. Aan de andere kant legt de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent - ook al door de langere tijdshorizon - nieuwssoortige ruimtelijke ambities voor. Deze verwerken we de komende jaren op hun beurt, wanneer bestaande (sectorale) beleidsdocumenten geactualiseerd of nieuwe opgemaakt worden.

### Proces en verdere stappen

Voorliggend voorontwerp van de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent wordt bezorgd aan de leden van het strategisch team en het projectteam. De keuzes die in dit document gemaakt zijn, bespreken we in het strategisch team. Eind december willen we het voorontwerp laten goedkeuren door het college.

Daarna wordt het opgestuurd naar de hogere overheden met het oog op de plenaire vergadering (februari 2017). Deze luidt de start van de officiële procedure in. Op dat moment krijgen de betrokken diensten en adviesraden de tijd om hun advies op het voorontwerp te formuleren.

We verwerken deze adviezen tot een voorlopige vaststelling van de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent. Dit document leggen we voor aan de gemeenteraad van juni 2017.

Na de zomer van 2017 gaat de Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent negentig dagen in openbaar onderzoek. Zodra de GECORO alle binnengekomen adviezen en bezwaarschriften gebundeld en verwerkt heeft, kan ze in het voorjaar van 2018 definitief door de gemeenteraad worden vastgesteld. Vervolgens wordt ze overgemaakt aan de provincie en al dan niet gedeeltelijk door de deputatie in de zomer van 2018 goedgekeurd.



# { INLEIDING

## De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent kijkt ambitieuw naar de toekomst

De maatschappij en de stad veranderen voortdurend, met de behoeften van de mensen mee. Aangename en aantrekkelijke woonomgevingen met voldoende groen, mogelijkheden en ruimte om zich te ontspannen en anderen te ontmoeten, voldoende werkgelegenheid en een goede bereikbaarheid van die werkplekken, open ruimte waar plaats is voor landbouw en natuurontwikkeling..., we moeten en willen voor al deze maatschappelijke behoeften de juiste plaats vinden. We voeren een doordacht ruimtelijk beleid waarbij werken aan een duurzame, leefbare, klimaatrobuuste en kindvriendelijke stad het overkoepelende streefdoel is bij alle keuzes en beslissingen; ruimtelijke draagkracht en ruimtelijke kwaliteit zijn hierbij kernbegrippen. Ze komen daardoor in Ruimte voor Gent op verschillende plaatsen uitvoerig ter sprake.

Volgende inhoudelijke elementen in Ruimte voor Gent willen we in de verf zetten, omdat ze vernieuwend zijn. Ze worden verder in het document uitgewerkt:

- Dit is het eerste ruimtelijk structuurplan in Vlaanderen met de ambitie en de instrumenten om **ruimteneutraal** binnen de huidige harde bestemmingen te zijn, dit wil zeggen dat er per saldo geen harde bestemmingen bijkomen.
- Ruimte voor Gent kiest radicaal voor **verweving** van functies en zuinig ruimtegebruik en vertaalt dit in gepaste afwegingskaders en instrumenten.
- Dit is ook het eerste ruimtelijke structuurplan dat naast het openbaar vervoer ook **de fiets als basis voor stadsontwikkeling** inzet.

Ook de werkwijze, de methodiek en het proces zijn vooruitstrevend:

- Het is het eerste ruimtelijk structuurplan in Vlaanderen dat zich volledig inpast in de beleids- en beheerscyclus (BCC) en dat zich positioneert als een coördinerend ruimtelijk visiedocument naast sectorale beleidsnota's, waarvoor het het ruimtelijk kader vormt. Ruimte voor Gent moet het mogelijk maken dat we aan het begin van een nieuwe bestuursperiode of zelfs jaarlijks acties en maatregelen voorrang geven en bijsturen (op basis van de meerjarenplanning en/of begroting) zonder dat we de volledige structuurplanningsprocedure moeten doorlopen.
- Ruimte voor Gent biedt in de eerste plaats een set van afwegingskaders en werkwijzen aan, om in de almaar wijzigende toekomstige context ruimtelijk en maatschappelijk verantwoorde keuzes te maken en kansen te benutten.
- Het is het eerste mensgerichte ruimtelijk structuurplan in Vlaanderen. De nadruk ligt niet alleen op systeemgebruik van de ruimte (waarbij het gebruik van de ruimte van bovenaf wordt gestuurd), maar ook op de leefwereld van bewoners en het concrete en alledaagse gebruik van de ruimte. Ruimte voor Gent is vanuit dit perspectief opgebouwd in brede cocreatie. Ook voor de uitvoering gaan we uit van cocreatie en een gezamenlijke zoektocht naar inspiratie voor gedragsverandering.
- Het is het eerste ruimtelijk structuurplan dat over 2030 heen doorkijkt tot 2050 wat betreft consequent voortbouwen op het fysisch systeem, toekomstgerichte infrastructuur en klimaatbestendigheid - dus ook met effectieve ruimten voor water en groen op alle schaalniveaus. Ruimte voor Gent geeft daarbij niet alleen een kader voor noodzakelijke kortetermijnrealisaties, maar koppelt die tegelijk aan al even noodzakelijke langetermijnambities.



# { DEEL 1

**Deel I** beschrijft de ruimtelijke uitdagingen waar Gent voor staat en komt overeen met het **informatief deel** dat de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening oplegt. Er wachten ons in de nabije toekomst belangrijke ruimtelijke en maatschappelijke uitdagingen. Ze hebben betrekking op de toenemende vraag naar participatie, leefkwaliteit, klimaat, demografie, mobiliteit en economie. Op al die uitdagingen moeten we een antwoord formuleren en daarvoor steken we (minstens) een tandje bij.

Elk van die uitdagingen beschrijven we beknopt, maar toch zo scherp mogelijk, en met de blik op Gent, onder andere op basis van gegevens uit 'Gent in cijfers 2013 - een omgevingsanalyse'. We geven ook aan waar er meer informatie te vinden is op het internet. De evoluerende informatie waarnaar deze links verwijzen, maakt dat Ruimte voor Gent een levend en actueel document blijft, ook wanneer het einddocument goedgekeurd is.



# Deel I – Werken aan ruimtelijke en maatschappelijke uitdagingen

## 1. Welke uitdagingen wachten ons?

- 1.1. Burgeruitdaging: Ruimtelijke planning is een proces voor en met alle bewoners en alle gebruikers van de stad
- 1.2. Leefkwaliteitsuitdaging: een stad als leefbare omgeving voor jong en oud met voldoende en goed gespreide groene ruimte
- 1.3. Klimaatuitdaging: duurzame en klimaatrobuuste ruimtelijke ontwikkeling
- 1.4. Demografische uitdaging: de groei en wijzigende samenstelling van de bevolking opvangen
- 1.5. Mobiliteitsuitdaging: selectieve bereikbaarheid van stad en regio garanderen
- 1.6. Economische uitdaging: de ruimtelijke gevolgen van de groeiende en veranderende economie opvangen

## 2. Wat heeft Gent de komende decennia kwantitatief nodig?

- 2.1. Wonen
- 2.2. Voorzieningen
- 2.3. Werklocaties
- 2.4. Publiek groen
- 2.5. Energetische kwaliteit van bestaand woningpatrimonium

## 3. Een mensgerichte benadering van ruimtelijke planning als uitgangshouding

## 3. Doorkijk naar 2050





# 1. Welke uitdagingen wachten ons?

## 1.1. Burgeruitdaging: Ruimtelijke planning is een proces voor en met alle bewoners en alle gebruikers van de stad<sup>1</sup>

De Stad hecht veel belang aan de betrokkenheid van de Gentenaars. Een van de hoofdstrategische doelstellingen stelt: 'Gent spreekt zijn burgers en andere betrokkenen aan op hun engagement en solidariteit en geeft hun zin om samen de stad te maken en te beleven.'

Gentenaars zijn experts in leven in de stad. Daarom is hun betrokkenheid bij de opmaak van een structuurvisie vereist. Een van de grootste uitdagingen bij de organisatie van het maatschappelijk debat is de abstracte boodschap verstaanbaar maken voor de verschillende doelgroepen, en tegelijkertijd zorgen dat wat die doelgroepen aanbrengen genoeg schaalgrootte heeft om het mee te kunnen opnemen in het inhoudelijke traject. Want een structuurvisie vertaalt zich niet onmiddellijk op het terrein, oude zienswijzen veranderen niet zomaar. Het concrete verhaal van de burger vormt echter het vertrekpunt van de bredere visie waarin de mens centraal staat. Bovendien is een structuurvisie geen kant-en-klare hap die je kunt slikken of uitspuwen. We verwachten van het publiek niet alleen betrokkenheid maar ook een actieve inbreng. Dit sluit aan bij de maatschappelijke verschuiving richting 'doe-participatie', waarbij participatie niet zozeer of niet alleen gaat om 'mee spreken', maar vooral om 'mee doen'. Die verschuiving wordt vaak omschreven met termen zoals 'cocreatie' of 'coproductie'.

De verwachting is dat doe-participatie sneller tot zichtbare resultaten leidt en een grote verscheidenheid aan bevolkingsgroepen aanspreekt. Het is aan de overheid om bij te sturen wanneer doe-participatie toch leidt tot uitsluiting van bepaalde doelgroepen.

Niettemin blijkt het in die context niet altijd eenvoudig te werken met burgers.

- Het gebruik van de stedelijke ruimte door burgers is **contextgebonden**. Daardoor houdt dit gebruik zich niet steeds aan de juridisch vastgelegde bestemmingen, laat het zich vaak niet sturen door de netwerken die beleidsmakers uittekenen en verandert het meer en sneller dan de (trage) gebouwde ruimte.
- Er is ook een **spanning** tussen individueel en collectief ruimtegebruik door burgers. De ordening van de gebouwde en fysieke ruimte vanuit het beleid en door experts is dan wel onvermijdelijk. Dat is ook niet noodzakelijk negatief, onder meer omdat er langetermijnoverwegingen spelen (bijvoorbeeld duurzaam omgaan met schaarse ruimte, ruimtelijke kwaliteiten over perceelgrenzen en generaties heen bewaken)

waar burgers minder zicht op hebben.

Toch kunnen we de uitdaging om met burgers te werken in het ruimtelijk beleid niet uit de weg gaan. Het is een uitdaging die we in Ruimte voor Gent 'mensgerichte planning' noemen.

Het is relatief eenvoudig om cocreatie/coproductie-processen op te starten bij initiatieven die nauw aansluiten bij de leefwereld van de burger. De uitdaging is deze processen ook een plaats te geven bij de ordening van andere aspecten van de ruimte die door hun systemisch karakter eerder naar beheer door experts neigen. Met 'leefwereld' verwijzen we hier naar de alledaagse praktijken<sup>2</sup> van burgers in de stedelijke ruimte, met als gevolg dat iedere burger daar competenties rond opbouwt. Met 'systemisch' verwijzen we naar de noodzaak om zicht te krijgen en te hebben op de samenhang tussen verschillende ruimtelijke elementen en hun dynamiek en wat nodig is om grote ruimtelijke structuren en netwerken op lange termijn goed te laten functioneren.<sup>3</sup> Dit veronderstelt expertisekennis die door burgers niet altijd gemakkelijk opgebouwd kan worden (ook al kunnen burgers ook experts zijn).

De uitdaging bestaat er dus in het ruimtelijk beleid flexibel te maken zodat burgers de ruimte zelf mee kunnen maken, zonder dat het goed functioneren van de stad als fysiek-ruimtelijk systeem nu en op de lange termijn in het gedrang komt.

Dit onderwerp wordt verder uitgewerkt in deel I hoofdstuk 3 'Een mensgerichte benadering van ruimtelijke planning als uitgangshouding'.

<sup>1</sup> Link met hoofdstrategische doelstellingen HSD8: Gent spreekt zijn burgers en andere betrokkenen aan op hun engagement en solidariteit en geeft hun zin om samen de stad te maken en te beleven.

<sup>2</sup> Ontmoeting in publieke ruimte, tijdelijk gebruik straat/plein, de dichtste en veilige fietsweg naar bestemming vinden, parkeerplaats vinden, onderscheid tussen private, semiprivate en publieke ruimte herkennen, sluiptwegen, rondhanggedrag enzovoort.

<sup>3</sup> Bijvoorbeeld waterhuishouding, interactie tussen doorgaand en bestemmingsverkeer, de ruimtelijke samenhang tussen verschillende biotopen voor fauna en flora

## 1.2. Leefkwaliteitsuitdaging: een stad als leefbare omgeving voor jong en oud met voldoende en goed gespreide groene ruimte<sup>4</sup>

De leefkwaliteitsuitdaging is zeer breed en omvat sterk uiteenlopende aspecten die vaak ook bij de andere uitdagingen in beeld komen: een leefbare stad is tegelijk een bereikbare stad met een evenwichtige betaalbare woningmarkt en voldoende en gedifferentieerde werkgelegenheid. Ook de klimaatverandering en het toenemende autoverkeer zetten de stedelijke leefbaarheid onder druk. Hieronder bespreken we in de eerste plaats de leefbaarheidsaspecten die bij de andere uitdagingen onderbelicht blijven.

De gezondheid en het welzijn van de Gentenaars is een van de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. In de missie van de Stad staat het als volgt: 'Gent is een open, solidaire, wijze en kindvriendelijke stad. Zij verbindt alle krachten om de stad uit te bouwen tot een blijvend leefbaar geheel en zo de toekomst verder vorm te geven.' Goede ruimtelijke ordening kan de leefkwaliteit

van de stad mee verhogen. Vanuit ruimtelijk perspectief is die leefbare stad een 'kind- en leeftijdsvriendelijke stad' waarin ruimte voor diverse doelgroepen is, op alle mogelijke levensdomeinen: wonen, werken, mobiliteit, groen, voorzieningen... Dit vereist een brede benadering: alle kinderen hebben onderwijs nodig, moeten zich veilig kunnen verplaatsen, kunnen spelen en sporten. Tegelijk onderzoeken we welke ruimtelijke oplossingen er zijn voor samenlevingsproblemen zoals overlast of slukstorten.

Met een kindvriendelijke stad wil Gent ook meteen een levensloopbestendige stad zijn waarin alle leeftijdsgroepen zich thuis voelen, in het bijzonder ook senioren. Het moet een stad zijn met voldoende (onderwijs)voorzieningen en werkgelegenheid in de buurt. (zie ook 1.4 'demografische uitdaging') En niet alleen jong en oud moet thuis zijn in Gent. We willen ook een stad die toegankelijk is voor iedereen ongeacht inkomen en achtergrond: er is voor iedereen een plek om te wonen en iedereen heeft toegang tot publieke ruimte waar hij zich veilig en thuis voelt, tot openbaar vervoer en voorzieningen. We letten erop dat de hoge dichtheid in bepaalde wijken de leefbaarheid niet in het gedrang brengt en onderzoeken hoe ruimtelijke planning kan bijdragen tot de sociaal-maatschappelijke doelstellingen die we nastreven.

Een leefbare stad is kortom een stad die 'van iedereen' is en waar we samen aan werken (eigenaarschap, toe-eigening, samen beheren, plannen en richting bepalen). De voorbeeldfunctie is belangrijk: de Stad moet slim omgaan met (eigen) gebouwen en gronden door multifunctioneel, gedeeld gebruik, hergebruik, tijdelijke invulling toe te passen, te begeleiden, te stimuleren en te faciliteren. Er zijn plekken waar geëxperimenteerd kan worden en waar tijdelijke invullingen de creativiteit stimuleren.

Ook een gezond lokaal klimaat is essentieel voor de leefbaarheid: milderer van het stedelijk hitte-eilandeffect en de impact van hittegolven, verbetering van de luchtkwaliteit (ook voor de ene dag op de drie dat die nu nog niet goed is) en van de geluidskwaliteit bij woonfuncties en gevoelige functies zoals scholen en ziekenhuizen (ook voor die ene Gentenaar op de vier à vijf die nu nog aan hinderlijk weg- of spoorweglawaai wordt blootgesteld), waterbeheersing...

We willen een groene stad met ruimte om te spelen, te bewegen, te recreëren, zich te ontplooiën... Het fysisch systeem en de eigenheid van de stad zijn daarbij de basis, de al geplande groenpolen en groenassen een goede aanzet. Groen verbetert de leefkwaliteit en het imago van de wijk en de stad. De groenstructuur is ook cruciaal voor de biodiversiteit en het functioneren van de natuurlijke en bos-ecosystemen. Voldoende, goed gespreide en aaneengesloten publieke (groene) ruimte geeft kansen tot ontmoeten, bevordert de sociale cohesie, zet aan tot beweging, bevordert de gezondheid.

#### 4 link met hoofdstrategische doelstellingen

- HSD2 - Gent is op termijn klimaatneutraal en energieonafhankelijk door maximaal in te zetten op energiereductie en duurzame, hernieuwbare lokale energieproductie.
- HSD3 - Gent kiest voor duurzame vervoerswijzen in functie van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
- HSD4 - Gent is een aangename en betaalbare woonstad voor alle Gentenaars, met een aantrekkelijke publieke en groene ruimte die uitnodigt tot ontmoeten.
- HSD5 - Gent wendt de aanwezige creativiteit en de ruimte optimaal aan voor een gediversifieerde en duurzame economie en industrie waarin talent, ondernemingszin, arbeid en werkgelegenheid worden gestimuleerd.
- HSD6 - Gent is een referentieplek op het vlak van onderwijs en cultuur door zijn voortrekkersrol als lerende en scheppende stad.
- HSD7 - Gent is een veilige, gezonde en leefbare stad door de evenwichtige inzet op preventie, zorg en handhaving.
- HSD8 - Gent spreekt zijn burgers en andere betrokkenen aan op hun engagement en solidariteit en geeft hun zin om samen de stad te maken en te beleven.

#### Bestaand en gevoerd beleid

- Lokaal luchtkwaliteitsplan (<http://www.gent.be/eCache/THE/1/412.cmVjPTE1ODQwMg.html>)
- Stedelijke Geluidsactieplan 2014-2019
- Groenstructuurplan ([https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20140730\\_PR\\_groen\\_in\\_Gent\\_website\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20140730_PR_groen_in_Gent_website_0.pdf))
- Beleidsnota Cultuur en evenementen 2014-2019
- Beleidsnota Toerisme 2014-2019
- Beleidsnota Economie en ondernemen 2014-2019 Stad Gent (<https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Beleidsnota%20Economie%20en%20Ondernemen%202014-2019.pdf>)
- Actieplan 'Gent Kind- en jeugd vriendelijke stad'
- Beleidsnota welzijn, gelijke kansen, gezondheid en sport: gedeeld Gents burgerschap 2014-2019
- Gent tegen armoede, Armoedebeleidsplan Gent 2014-2019
- Kadertekst 'slim omgaan met ruimte' goedgekeurd in het College van Burgemeester en Schepenen 03-09-2015
- Actieplan fijn stof en NO2 voor agglomeratie Gent en Gentse Kanaalzone (2016-2020)
- 'Actieplan Proper Gent 2017-2019'

#### Bronnen en links

- Kansarmoedeatlas (<http://www.gent.be/eCache/THE/40/052.cmVjPTQxMDQy.html>)
- Lokaal luchtkwaliteitsplan (<http://www.gent.be/eCache/THE/1/412.cmVjPTE1ODQwMg.html>) en luchtkaarten (<http://www.atmosys.eu/faces/services-annual-maps.jsp>)
- Stedelijk Geluidsactieplan 2014-2019 (<https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/natuur-milieu/geluidsactieplan-en-geluidskaarten>) (<http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn/goedgekeurde-geluidskaarten/glk-gent>)
- Groenstructuurplan (<https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/natuur-milieu/gents-groen-voor-elk-wat-wilds/wil-u-meer-weten-over-het-groenstructuurplan>)
- Gentse leefbaarheidsmonitor ([https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/GEN\\_leefbaarheidsonderzoek\\_WEB.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/GEN_leefbaarheidsonderzoek_WEB.pdf))

Een leefbare stad heeft een grotere voedselsoevereiniteit, gebouwd op een lokale en stadsregionale voedselstrategie 'Gent en Garde', met zowel in de open als in de stedelijke ruimte meer lokaal georiënteerde beroepslandbouw en andere vormen van voedselvoorziening die bijdragen tot een duurzame relatie tussen stad en land. Niet alleen door lokale afzet van gezonde en verse producten, maar ook door innovatieve uitwisseling van afval-, energie- en arbeidsstromen. Het is een stad waar boeren helpen de natuur en het landschap te beheren en waar natuurverenigingen helpen goede landbouwgronden te beschermen.

Tot slot is een leefbare stad ook een 'spannende' stad waar ruimte is voor cultuur, sport en recreatie en een herkenbare, historische stad met een sterke identiteit, een duidelijke ruimtelijke eigenheid van plekken en wijken en aandacht voor beeldkwaliteit. Dit is niet alleen van belang voor de (ruimtelijke) beleving, maar ook voor de woon-, werk- en leefkwaliteit die erdoor worden bepaald. Er is dus aandacht voor hedendaagse architectuur en erfgoed en het samengaan van beide. Gent is een stad waar we de kennis en waardering voor de geschiedenis van de plek een nieuwe toekomst geven. Archeologisch en historisch onderzoek leveren heel vaak onbekende of nieuwe kennis op over de stad die zowel voor de bevolking als voor de bezoeker kan worden benut in nieuwe attractieve resultaten.

Een leefbare stad waarin plaats is voor verschillende doelgroepen, is niet alleen goed voor de gezondheid en het welzijn van de Gentenaars. Ze trekt ook dagjestoeristen en citytrippers aan en dat toerisme beïnvloedt de economie op een positieve manier (verblijfplaatsen, horeca, winkels, aantrekkelijkheid voor kennisintensieve bedrijven en werknemers om zich te vestigen...). Evenwicht is belangrijk, het toerisme mag de identiteit niet bepalen. Ook de druk van vooral grootschalige evenementen op de publieke ruimte is een aandachtspunt en mag de ruimtelijke draagkracht niet overschrijden, zodat de leefbaarheid voor de bewoners niet wordt gehypothekeerd.

Ook de druk van de stadsregio op de stad, bijvoorbeeld wat betreft onderwijsvoorzieningen, is een factor met ruimtelijke gevolgen waarmee we rekening moeten houden. De ruimtelijke impact bijvoorbeeld van de studenten op de stad is niet te onderschatten; we moeten het evenwicht tussen studenten en bewoners bewaken.

### 1.3. Klimaatuitdaging: duurzame en klimaatrobuuste ruimtelijke ontwikkeling<sup>5</sup>

Al is klimaatverandering een probleem van wereldwijde omvang, zonder het lokale niveau zijn oplossingen onmogelijk. Wil Gent evolueren naar een klimaatneutrale stad, dan is er op verschillende vlakken - economie, wonen, vervoer en voedselvoorziening - nog een lange weg af te leggen; een versnelling is noodzakelijk. Het draagvlak hiervoor neemt toe.

De Stad neemt haar verantwoordelijkheid. Het Gentse klimaatbeleid is geënt op twee strategieën, namelijk klimaatmitigatie en -adaptatie (Klimaatplan Gent):

- We verminderen enerzijds onze impact op het klimaat door de uitstoot van broeikasgassen drastisch terug te dringen met efficiënt energiegebruik en de productie van hernieuwbare energie (mitigatie). We willen tegen 2050 een klimaatneutrale stad worden, een stad zonder negatieve invloed op het klimaat dus.
- Anderzijds zetten we in op het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering en passen we ons aan het wijzigende klimaat (adaptatie) aan. We willen tegen 2030 een klimaatrobuuste stad zijn. Dit betekent dat Gent zich tegen 2030 heeft voorbereid op en aangepast aan de specifieke effecten van de klimaatverandering voor onze regio. Meer nog dan bij mitigatie is dit een kwestie die een lokale strategie vereist.

Ruimtelijke maatregelen spelen een niet te onderschatten rol in de hele klimaatkwestie. Door bijvoorbeeld de ruimte zo te organiseren dat het verplaatsingspatroon van de mensen verandert of door meer in te zetten op de productie van lokale hernieuwbare energie, verminderen we de behoefte aan fossiele energie en dus ook de uitstoot van CO<sup>2</sup> (**mitigatie**). Specifiek voor Gent, waar meer dan de helft van het woningbestand ouder dan 55

#### 5 Link met hoofdstrategische doelstellingen

- HSD2 - Gent is op termijn klimaatneutraal en energieonafhankelijk door maximaal in te zetten op energiereductie en duurzame, hernieuwbare lokale energieproductie.
- HSD7 - Gent is een veilige, gezonde en leefbare stad door de evenwichtige inzet op preventie, zorg en handhaving.

#### Bestaand en gevoerd beleid

- Klimaatplan Gent
- Gents Klimaadaptatieplan 2016-2019
- Duurzaamheidsmeters
- Gentse voedselstrategie

#### Bronnen en links

- Klimaatplan Gent (<https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/natuur-milieu/gents-klimaatplan-2014-2019>)
- Groenstructuurplan (<https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/natuur-milieu/gents-groen-voor-elk-wat-wilds/wil-u-meer-weten-over-het-groenstructuurplan>)
- 'Visie op landbouw in de stedelijke omgeving van Gent in 2030 en de ruimtelijke vertaling ervan' (Sum Research i.s.m. ILVO)
- Gents Klimaadaptatieplan 2016-2019
- Hittekaart (<http://www.gentklimaatstad.be/taxonomy/term/121>)
- De CO<sup>2</sup>-nulmeting (2007, <http://www.gent.be/eCache/THE/1/56/269.cmVjPTE1OD-MxNw.html>)
- Het transitieproces klimaat (<http://www.gentsklimaatverbond.be/stad-gent/wat-zeggen-de-gentse-klimaathelden-over-2050>)
- Duurzaamheidsmeters (<https://stad.gent/natuur-milieu/duurzaamheidsmeter#:Meer%20weten>)



jaar is, valt grote winst te maken bij duurzame renovatie en het verhogen van de energetische kwaliteit van het woningpatrimonium.

Groen brengt verkoeling in een stedelijke omgeving, en in Gent zeker in combinatie met water; een meer open stedelijke structuur vermindert het stedelijk hitte-eilandeffect. Onbebouwde ruimtes zijn ook nodig om water op te vangen bij zware regenval en water vast te houden om periodes van droogte te overbruggen (**adaptatie**).

## 1.4. Demografische uitdaging: de groei en wijzigende samenstelling van de bevolking opvangen<sup>6</sup>

De woningmarkt en de ruimte in het algemeen in Gent staan onder druk. Er is de grote bevolkingstoename van de laatste jaren, zowel van de geregistreerde bevolking als van de studenten. Daarnaast nemen ook de 'verborgen' inwoners - mensen zonder papieren, dak- en thuislozen en bewoners van tweede verblijven - plaats in. Sinds 2000 steeg de geregistreerde bevolking met ruim 28.000 inwoners en het aantal gezinnen met ruim 10.000. Bovendien ontvangt Gent ondertussen meer dan 70.000 studenten, waarvan naar schatting ruim 30.000 kotstudenten (meer dan tien procent boven op de gedomicilieerde Gentse bevolking), een aantal dat blijft stijgen. De groep verborgen inwoners wordt ruw geschat op enkele duizenden. Prognoses spreken van een verdere toename van de verschillende groepen.

Ook de demografische samenstelling van de bevolking wijzigt. Gent verjongt (een vijfde is negentien of jonger), vergriest en verkleurt, de huishoudens verdunnen verder (vijftig procent huishoudens met één volwassene), het aantal grote gezinnen neemt toe en er verblijven steeds meer studenten in Gent. Ook de gezinssamenstelling verandert: er zijn nieuw samengestelde gezinnen, alleenstaanden die een huis delen, huishoudens met een ouder die de helft van de tijd voor de kinderen zorgt, interge-

nerationele huishoudens... Het klassieke gezin bestaat nog, maar kan niet langer als voornaamste uitgangspunt gelden.

Ook de gezinstransities wijzigen.<sup>7</sup> Globaal genomen maken jongere leeftijdsgroepen vandaag meer gezinstransities mee dan de oudere leeftijdsgroepen. Tijdelijke gezinsvormen wisselen elkaar af of volgen elkaar op. We erkennen daarenboven de trend naar de selectieve stadsvlucht van gezinnen uit de middenklasse met kinderen.

Deze trends vragen enerzijds om beleid dat inzet op een gedifferentieerd, passend, betaalbaar en **goed woon- en zorgaanbod** op maat van de gezinssamenstelling, leeftijd en/of fysieke beperking met voldoende (ondersteunende) **voorzieningen**: onderwijs, kinderopvang, groen, cultuur, sport, recreatie, (kindvriendelijke) publieke ruimten... Een voldoende groot en passend woningaanbod is meer dan zomaar een woning voor elk gezin. Passend betekent een goede overeenkomst met de behoeften van de diverse huishoudens wat betreft woningtype en beschikbaar budget, rekening houdend met de beschikbare ruimte:

- Een kindvriendelijke woonomgeving houdt gezinnen in de stad en trekt nieuwe gezinnen aan. Kind- en gezinsvriendelijk woonbeleid streeft naar een stad waar kinderen in een gezonde woning opgroeien, waar ze voldoende plaats hebben om rustig te slapen en te studeren, met voldoende voorzieningen in de buurt, een stad waar de woonomgeving uitnodigt zorgeloos te spelen en toelaat veilig naar school te fietsen en je fiets veilig te stallen in de buurt van je huis. Kindvriendelijk woonbeleid vraagt immers een goede wisselwerking tussen woningen en de publieke en private ruimte (inplanting, inrichting en ontwerp). Woonbeleid en ruimtelijk beleid moeten we op elkaar afstemmen vanuit zowel ruimtelijk als sociaal perspectief.
- Ruim zeventig procent<sup>8</sup> van de Gentse huishoudens bestaat uit een of twee personen. We zorgen dat ons woningaanbod hier voldoende aan tegemoet komt door voldoende kleinere woningen te plannen. We moeten er wel rekening mee houden dat er een verschil is tussen officieel alleenstaanden en effectief alleenstaanden. Een officieel alleenstaande kan bijvoorbeeld om de twee weken een weekend lang kinderen uit een eerdere relatie in huis hebben. Daarom moet het aanbod ook hier voldoende gedifferentieerd zijn: met/zonder tuin, in de stad en aan de rand...
- Bestaande en startende gezinnen in Gent houden en nieuwe gezinnen aantrekken vraagt om meer gezinswoningen, met meerdere slaapkamers en een private buitenruimte. Grote en samengestelde gezinnen hebben meestal een ruime woning met veel slaapkamers nodig.

<sup>6</sup> link met hoofdstrategische doelstellingen

- HSD1 - Gent stimuleert zijn burgers maximaal om zich te ontplooiën en geeft hun gelijkwaardige kansen tot sociale stijging.
- HSD4 - Gent is een aangename en betaalbare woonstad voor alle Gentenaars, met een aantrekkelijke publieke en groene ruimte die uitnodigt tot ontmoeten.

Bestaand en gevoerd beleid

- Woonbeleidsplan/beleidsnota wonen
- Studentenhuisvestingsplan
- Ruimte voor ouderen
- Actieplan 'Gent Kind- en jeugdvriendelijke stad'

Bronnen en links

- Gent in cijfers (<http://www.gent.be/gentincijfers/>)
- Studie 'Ruimte voor ouderen'
- Stadsmonitor 2014 ([www.stadsmonitor.be](http://www.stadsmonitor.be))
- Stad Gent, 2014, Gent: Woonstad - Ruimte voor studenten, studentenhuisvestingsplan Stad Gent 2014-2019
- Stad Gent, 2014, Gent in cijfers 2014 Trends in verhuisbewegingen, p38. Data-Analyse en GIS
- Dirk Luyten, Kathleen Emmery, Inge Pasteels & Dirk Geldof (red.), De sleutel past niet meer op elke deur. Dynamische gezinnen en flexibel wonen, 2015

<sup>7</sup> Een gezinstransitie is de overgang tussen verschillende gezinsvormen op diverse momenten in de levensloop.

<sup>8</sup> Gent in cijfers

- Het aantal ouderen neemt jaar na jaar toe in aantal, maar hun aandeel binnen de totale bevolking stijgt nog niet.<sup>9</sup> De vergrijzing - een grotere verhouding ouderen - in Gent wordt pas verwacht over enkele jaren. De verwitting - de toename van tachtig-plussers - is wel al langer aan de gang. Ouderen wonen vaak in een woning die rationeel gezien te groot is of onaangepast. Ze wonen graag zo lang mogelijk 'thuis' in de wijk die ze kennen, in de buurt van kennissen of familie. Sommigen hebben ook graag plaats voor de kleinkinderen. Zorgbehoefte (fysieke en/of mentale beperkingen), wooncultuur (verkleuring) en mantelzorg (in hoeverre kunnen kinderen hun eigen ouders bijstaan) zijn medebepalend voor de woningbehoefte van ouderen die Gent te wachten staat. Woonrotatie van aankomende senioren is belangrijk om deze groep een aantrekkelijke, aangepaste, compactere woning aan te bieden die hun de kans geeft nog lang in hun vertrouwde omgeving te blijven. Dit vergt gerichte projecten in de wijkkernen en zeker in de groeistad. De toenemende vergrijzing brengt ook meer behoefte aan zorg mee en dus ook aan assistentiewoningen.
- Gent telt naar schatting ruim 30.000<sup>10</sup> kotstudenten en dat aantal blijft stijgen. Er is degelijke, in die zin vergunde studentenhuysvesting nodig: in de eerste plaats voor de studenten zelf, maar zeker ook om de druk op de woninghuurmarkt voor kleine en grote gezinnen en vooral voor minder gegoede huishoudens te verlichten.
- Voor de meest kwetsbare groepen is een goede woning vinden extra lastig. Veel minderheden samen vormen een stille grote groep waarvoor we ruimte willen maken in ons woonbeleid.

Anderzijds moeten we de schaarse beschikbare ruimte en gronden weloverwogen inzetten. We zoeken manieren om 'slim' te verdichten en te verluchten. Compact, duurzaam en goed<sup>11</sup> wonen is de uitdaging van de toekomst. We denken goed na over hoeveel en wat voor woningen we (kunnen) plannen. De dualisering van de maatschappij speelt ook een rol in de dynamiek van de stad; we hebben oog voor de wisselwerking tussen ruimtelijke ingrepen (bijvoorbeeld stadsvernieuwing) en sociale segregatie. We onderzoeken hoe we die segregatie vanuit ruimtelijk oogpunt milderen.

Ten slotte blijft ook het bestaande patrimonium een aandachtspunt. Veel bestaande woningen zijn van slechte kwaliteit. Het is uiteraard ook een uitdaging daar door gericht beleid verandering in te brengen. We onderzoeken dit kwantitatief en kwalitatief.

## 1.5. Mobiliteitsuitdaging: selectieve bereikbaarheid van stad en regio garanderen<sup>12</sup>

Voor het eerst sinds jaren gebeuren de meeste verplaatsingen niet met de auto, zo bleek uit een nieuw grootschalig mobiliteitsonderzoek dat in 2015 bij Gentenaars uitgevoerd werd.<sup>13</sup> We bevinden ons dus op een symbolisch kantelpunt voor mobiliteit. Sinds 2012 zakte het aandeel autoverplaatsingen onder de helft - namelijk van 54 procent naar 45 procent. De daling valt nagenoeg volledig toe te schrijven aan het versneld toenemende fietsgebruik, dat op drie jaar tijd aangroeit van 22 procent tot dertig procent. Openbaarvervoergebruik door Gentenaars blijft daarentegen constant op negen procent, net zoals te voet gaan (vijftien procent) en motor of bromfiets gebruiken (één procent). Uit deze cijfers blijkt ook dat het gros van de verplaatsingen in Gent onder de vijf à tien kilometer zit. Ook hier zien we in de opeenvolgende onderzoeken een verschuiving naar steeds meer verplaatsingen over kleinere afstanden. Nabijheid is een belangrijke Gentse troef in het streven naar duurzame mobiliteit. Bovendien is het succes van duurzame verplaatsingswijzen niet langer een exclusiviteit van het stadscentrum: tegenwoordig wordt zelfs significant meer gefietst in de 19de-eeuwse en vroeg 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken (34 procent tegenover 27 procent in het centrum). Een gemiddeld Gents gezin bezit 1,2 auto's tegenover 2,8 fietsen en acht procent van de gezinnen maakt al gebruik van autodelen.

Bovenstaande tendensen zijn grotendeels het resultaat van twee bewegingen. Enerzijds geldt ook voor Gent de nog steeds toenemende aantrekkingskracht van steden, wat leidt tot demografische groei, de toename van het aantal studenten en pendelaars, een hoger activiteiten-niveau... Anderzijds speelt Gent sinds de jaren negentig zelf een pioniersrol op het vlak van duurzame stedelijke mobiliteit. Hiervan plukken we nu de eerste vruchten.

<sup>9</sup> Een op drie Gentenaars is 55 jaar of ouder en 5,5 procent is 80-plusser. Aangezien er enkele jaren tijd liggen tussen beleidskeuze en uitvoering, wordt in woonstudies (bijvoorbeeld ook in 'Ruimte voor Ouderen') gerekend met 55-plussers. 'Ouderen' is een vaste term voor 60-plussers, en om de toenemende zorgbehoefte te duiden bij 'verwitting' wordt voor deze groep altijd gerekend met 80-plussers.

<sup>10</sup> Zie Gent: Woonstad - Ruimte voor studenten, studentenhuysvestingsplan Stad Gent 2014-2019.

<sup>11</sup> Niet alleen aandacht voor woonkwaliteit is belangrijk, er moet ook aandacht zijn voor de energetische kwaliteit.

<sup>12</sup> Link met hoofdstrategische doelstellingen

- HSD3: Gent kiest voor duurzame vervoerswijzen in functie van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
- Bestaand en gevoerd beleid
- Mobiliteitsplan Gent - Strategische mobiliteitsvisie 2030
- Parkeerplan Gent 2020
- Autodeelplan

Bronnen en links

- Omgevingsanalyse 2013 - Focus op mobiliteit (p. 138-144)
- Mobiliteitsplan - Hoofdstuk 2: omgevingsanalyse

<sup>13</sup> Onderzoek Verplaatsingsgedrag 2015

Maar dit werk is nog niet af. De onmiddellijke druk vanuit de stadsregio is een zeer belangrijke mobiliteitsuitdaging: in absolute cijfers neemt het autoverkeer vanuit de buurgemeenten nog toe, omdat de stadsregio ook zelf sterk groeit (wonen en bedrijvigheid). Openbaar vervoer en veilige en directe fietsverbindingen ontbreken er vaak, mensen zijn dus afhankelijker van de auto en het verkeer op de invalswegen blijft toenemen. Sinds kort zien we ook structurele files op het hoofdwegennet/ringstructuren en de belangrijkste invalswegen van en naar het Gentse. En dat leidt dan weer tot meer sluipverkeer dat de leefbaarheid op en aan fragielere netwerken in gevaar brengt.

Het openbaarvervoernetwerk in Gent is uitgebreid en sterk gebiedsdekkend. We moeten creatieve oplossingen zoeken om de doorstroming in de stedelijke ruimte te verbeteren zodat de commerciële snelheid (de effectieve gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer, 16 km/u in 2015) verhoogt.

Het huidige openbaarvervoermodel is nog steeds sterk radiaal richting stadscentrum georiënteerd - een gevolg van de historische ontwikkeling van de stad. Doordat allerlei (grootschalige) functies zich buiten die historische kern zijn gaan vestigen, evolueerde Gent naar een stedelijke polycentrische structuur. Het meest uitgesproken zien we die grootschalige ontwikkelingen in de Zuidelijke Mozaïek. Deze ontwikkelingen doorbreken voor een deel het historisch radiale verplaatsingspatroon, met de nodige gevolgen voor de mobiliteit. Er ontstaan mobiliteitsstromen tussen de verschillende groeistedelijke kernen onderling. Daar komt nog bij dat de voorbije decennia de ruimte vaak monofunctioneel ingevuld is en wonen, werken, winkelen, onderwijs en kinderopvang verspreid zijn geraakt. Al die autostromen creëren barrières die de ontwikkeling van een volwaardig fiets- en openbaarvervoernetwerk moeilijker maken.

Wanneer de huidige mobiliteitstrends in het Gentse zich voortzetten - aangezwengeld door de uitrol van het nieuwe circulatieplan voor de binnenstad in april 2017 - zal de vraag naar slimme strategieën voor de wijken en buurgemeenten groeien om ook daar de mobiliteit beheersbaar en duurzaam te maken of te houden. Daarbij moeten we naast het autoverkeer, zeker ook de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer als volwaardige mobiliteitssystemen op maat van de Gentse regio beschouwen. Een derde van de verplaatsingen kun je niet zo maar negeren. Dit vergt een schaalessprong in het mobiliteits- en ruimtelijk beleid. Vandaag zijn de vervoerssystemen onvoldoende aangepast aan de ruimtelijke organisatie, en vice versa. Goede ruimtelijke ordening kan en moet de ambitie hebben op lange termijn het verplaatsingsgedrag van de Gentenaars en Gentgebruikers grondig te beïnvloeden. Tegelijkertijd is de draagkracht qua mobiliteit

sturend voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen.<sup>14</sup> We kiezen dus voor een mobiliteitssysteem dat dient als katalysator voor ontwikkeling die de uniciteit van Gent versterkt, profiteert van nieuwe mogelijkheden, gericht is op economie en woonwensen van de toekomst en bovendien duurzaam is. Een bewandelbare en befietsbare stad is een must om je als kind, oudere of andersvalide veilig en zelfstandig te verplaatsen.

We promoten en accommoderen dus het fietsgebruik en zetten daarnaast ook in op het beheersen van de stromen en het enten van ruimtelijke ontwikkelingen op dit systeem. Bij openbaar vervoer is het al langer gangbaar ruimtelijke ontwikkelingen op knooppunten of assen te enten. De positieve mobiliteitseffecten hiervan zijn nog onvoldoende merkbaar in Gent. Het ruimtelijk beleid moet nog meer inspelen op die potentie. Waar openbaar of gemeenschappelijk vervoer (bijvoorbeeld van en naar werksites) ontbreekt, moeten we ons organiseren, zodat die plekken ruimtelijk beter functioneren.

Individueel gemotoriseerd verkeer is zich ook meer aan het loskoppelen van individueel voertuigbezit; autodeel-systemen zijn stilaan het niveau van niche aan het ontgroeien. Dat is een positieve evolutie, want stilstaande auto's nemen zeer veel ruimte in. Die kan een aantrekkelijker invulling krijgen. Water bijvoorbeeld of groen om te spelen of te zitten.

Bij dit alles blijft het een uitdaging om ook bereikbaarheid en toegankelijkheid voor voetgangers en minder mobiele personen steeds te garanderen. We ontwikkelen daarvoor binnen het mobiliteitsbeleid een set aan innovatieve en duurzame vervoersmiddelen die goed aan onze Gentse ruimtelijke context zijn aangepast.

Ook in de vracht- en distributiesystemen is een revolutie aan de gang. Deze trends moeten we in beschouwing nemen wanneer we het toekomstige ruimtelijke beleid uitstippelen.

<sup>14</sup> Een ruimtelijke ingreep genereert vaak bijkomend (vracht)verkeer en daaraan gekoppeld behoefte aan parkeervoorzieningen. De draagkracht van een plek bepaalt hoeveel bijkomende mobiliteit de plek aankan en dus ook welk soort ontwikkelingen (schaal, functies...) op die plek kunnen.

## 1.6. Economische uitdaging: de ruimtelijke gevolgen van de groeiende en veranderende economie opvangen<sup>15</sup>

Steden en economie zijn wereldwijd in transitie. Opdat Gent economisch sterk zou blijven, moeten de Gentse economie en alle betrokkenen zich grondig voorbereiden op nieuwe (en snellere) ontwikkelingen. De toekomst van de economie moet strategisch verankerd worden in het weefsel van de stad, zowel sociaal als ruimtelijk. De uitdaging bestaat erin de economische groei doordacht en duurzaam te laten gebeuren door de economie te blijven diversifiëren. We moeten voldoende ruimte blijven creëren voor bestaande bedrijven en voor bedrijven in groeisectoren.

Globalisering veroorzaakt stevige veranderingen in de economische structuur van steden. Zowel de manier waarop we produceren als die waarop we consumeren is aan het veranderen. Vroeger beslisten fabrikanten wat wij kochten, nu beslissen consumenten wat fabrikanten produceren. Er komt ook stilaan op-nieuw meer lokale productie. Kenmerken van de nieuwe organisatie van de economie zijn onder andere kleinere productie-eenheden van zowel ateliers als kantoren, zeer frequente en fijne transportstromen, snelle levertijden, snel veranderende vraag, fluctuerende samenwerkingsverbanden, hoge eisen qua internationale bereikbaarheid, robuuste ICT-systemen en het delen van productiefactoren.<sup>16</sup> Al deze nieuwe ontwikkelingen moeten een ruimtelijke vertaalslag krijgen in de stad.

De kracht van de Gentse economie is gelegen in haar brede structuur. De primaire sector (landbouw) is goed voor 0,07 procent van de banen in loondienst in Gent. De

secundaire sector neemt 19,86 procent voor zijn rekening, de tertiaire sector 58,02 procent en de quartaire sector (hoofdzakelijk overheid en onderwijs) vertegenwoordigt 22,05 procent.

Conform de globale trend zien we de Gentse economie steeds meer evolueren naar een diensteneconomie, de snelst groeiende sector voor werkgelegenheid trouwens. Dienstenactiviteiten gedijen echter op een sterk weefsel van maakactiviteiten. De Gentse industrie is nog steeds goed voor één vijfde van de banen. De kanaalzone is daar natuurlijk heel belangrijk voor. Als provinciehoofdstad heeft Gent ook een sterk ontwikkelde tertiaire en quartaire sector.

De Gentse bevolking blijft groeien. Vlaamse projecties verwachten ten minste 268.000 inwoners in 2030. Ten minste 160.000 inwoners zouden dan in de leeftijdscategorie twintig tot 64 jaar zitten.

Om de welvaart in stand te kunnen houden moeten er meer mensen aan het werk. Daarom worden werkzaamheidsdoelstellingen vooropgesteld. De Europese doelstelling spreekt van 75 procent voor Europa; daarvoor moet in 2020 75 procent van de mensen in de leeftijdscategorie tussen twintig en 64 jaar aan het werk zijn. Voor België is de doelstelling 73,2 procent en Vlaanderen is het meest ambitieus, namelijk 76 procent. Als we de ambitieuze Vlaamse doelstellingen voor het aantal werkende Gentenaars willen halen in 2030, betekent dit dat er ongeveer 15.000 extra banen voor Gentenaars nodig zijn.

We stellen vast dat er in het verleden een correlatie was tussen het aantal werkende Gentenaars en het aantal jobs in Gent. Deze correlatie houdt in dat twee extra werkende Gentenaars vijf bijkomende jobs betekende in Gent. Als we de Vlaamse doelstelling voor het aantal werkende Gentenaars willen halen, en we houden rekening met deze correlatie, dan komen we uit op ongeveer 40.000 extra jobs die nodig zijn in Gent tegen 2030. Die Vlaamse doelstelling is zeer ambitieus, zowel algemeen op Vlaams niveau als voor de steden. De werkzaamheid in een stad is immers steeds lager dan het Vlaamse gemiddelde en de werkzaamheidsgraad in de rand van de stad is steeds hoger dan het Vlaamse gemiddelde.

We verwachten in Gent tegen 2030 een stijging van de werkgelegenheid met ongeveer 30.000 arbeidsplaatsen. Dit cijfer bereiken we door de verwachte Vlaamse sectorale groeicijfers toe te passen op de meest recente Gentse werkgelegenheidscijfers per sector. Die toename zal vooral in de zorg en de overige marktdiensten zitten. Wel is er ook een effect van de digitalisering te verwachten. De werkloosheid in Gent daalt gestaag. Elk maandgemiddelde van 2016 tot en met augustus ligt lager dan het gemiddelde van diezelfde maand in 2015 of 2014. De groepen die in mindere mate meeprofiteerden van de

<sup>15</sup> Link met hoofdstrategische doelstellingen

- HSD5 - Gent wendt de aanwezige creativiteit en de ruimte optimaal aan voor een gediversifieerde en duurzame economie en industrie waarin talent, ondernemingszin, arbeid en tewerkstelling worden gestimuleerd.
- HSD6 - Gent is een referentieplek op het vlak van onderwijs en cultuur door zijn voortrekkersrol als lerende en scheppende stad.

#### Bestaand en gevoerd beleid

- Beleidsnota Economie en Ondernemen 2014-2019 Stad Gent (<https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Beleidsnota%20Economie%20en%20Ondernemen%202014-2019.pdf>)
- Beleidsnota Werk en Activering 2014-2019
- (<https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/werken-ondernemen/beleidsnota-werk-en-activering-2014-2019>)
- Winkel- en horecaplan, 2011 ([http://www.oogent.be/sites/default/files/page/documenten/winkel-%20en%20horecaplan%20deel%202%20bijlagen%20%282%29\\_0.pdf](http://www.oogent.be/sites/default/files/page/documenten/winkel-%20en%20horecaplan%20deel%202%20bijlagen%20%282%29_0.pdf))
- [http://www.oogent.be/sites/default/files/page/documenten/Winkel-%20en%20horecaplan%20deel%201\\_0.pdf](http://www.oogent.be/sites/default/files/page/documenten/Winkel-%20en%20horecaplan%20deel%201_0.pdf)

#### Bronnen en links

- [www.dynam-belgium.org](http://www.dynam-belgium.org)
- [www.lokaalstatistieken.be](http://www.lokaalstatistieken.be)
- [www.stadsmonitor.be](http://www.stadsmonitor.be)
- [www.steunpuntore.be](http://www.steunpuntore.be)
- Regionale economische vooruitzichten 2016-2021 (<http://www.4dara.vlaanderen.be/sites/svr/Pages/2016-07-08-hermreg.aspx>)

<sup>16</sup> Analyse van Ann Verhetsel op de Werelddag van de Stedenbouw 2015, VRP, Kortrijk

werkloosheidsdaling zijn de -25-jarigen, de laaggeschoolden, de langdurig werklozen en de personen met een arbeidshandicap. Eind augustus 2016 telden we in Gent 16.099 niet-werkende werkzoekenden. De werkloosheidsgraad in Gent was in 2015 met gemiddeld 12,9 procent wel veel hoger dan de 7,8 procent in Vlaanderen, maar de werkloosheid daalt er ook veel sneller.

Sinds 2014 komen er jaarlijks gemiddeld ongeveer 2500 starters bij. Het aantal nieuwe ondernemingen op het totale aantal actieve ondernemingen bedraagt in Gent in 2015 8,3 procent. Gent heeft dan ook een goed werkend ecosysteem voor starters. Met meer dan 70.000 studenten is Gent de grootste studentenstad in Vlaanderen. De kenniscreatie door de universiteiten, hogescholen en talrijke kenniscentra van wereldfaam bezorgen Gent een mooie reputatie als toonaangevende kennisregio in Vlaanderen.

Opdat Gent economisch sterk zou blijven, moet de economie zich er blijven vernieuwen. Die vernieuwing moet strategisch verankerd worden in het weefsel van de stad. In functie van de economische kracht van de zeehaven onderzoeken we het effect van de nieuwe zeesluis op de tewerkstelling en de economische dynamiek. Belangrijk in een fase van economische omwenteling is het streven naar veerkracht in de economie. Die wordt bevorderd door grote aandacht voor innovatie, klemtoon op (toekomstige) sterktes van Gent, een hechte samenwerking van overheid, onderwijs, ondernemingen en externe gebruikers, en de positionering in een internationale context. Vandaag zet het Gentse speerpuntenbeleid vooral in op biotechnologie, creatieve economie, ICT, cleantech, nieuwe materialen en gezondheidszorg.

We moeten de economie stimuleren door voort te bouwen op de plekken waar de kennis aanwezig is, zoals door de versterking van de zuidrand van Gent als een '(hi)tech Lane' of door de clustering van bedrijvigheid, kennis en burgers binnen de stad. Openheid en innovatie moet ook ruimtelijk zichtbaar zijn in onze stad en diverse clusters moeten met elkaar verbonden kunnen worden. De invulling van werk evolueert ook. Het 'nieuwe werken' is flexibeler (anytime, anywhere) en er wordt meer gebruik gemaakt van interactieve werkstructuren zoals co-working en telewerken.

Gent is een woon- en werkstad. Aantrekkelijke ruimte voor economie is een van de noodzakelijke voorwaarden om arbeidsplaatsen te creëren. Een brede, gedifferentieerde en robuuste werkgelegenheidsstrategie is noodzakelijk om een grote diversiteit aan nieuwe economische ontwikkelingen alle kansen te geven.

- **Brede strategie:** Steden die aantrekkelijk zijn voor talent groeien het hardst; om dat talent aan te trekken heb je een tolerante, diverse en levendige stad nodig. 'Werk volgt talent' in plaats van 'talent volgt werk'. Voor steden betekent dit: een positief verhaal over stedelijkheid en functiemenging.
- **Gedifferentieerde strategie:** Binnen die gewijzigde economie blijft de maakindustrie belangrijk. Ze creëert direct en indirect nog steeds veel werkgelegenheid. Bovendien heeft de kenniseconomie pas toekomst als ze aan die maakindustrie is gekoppeld. Een productieve stad is een gezonde stad: bestaande en nieuwe industrieën moeten we beter economisch, institutioneel en ruimtelijk verankeren. De stedelijke omgeving is een broedplaats voor innovatie, voor startende ondernemingen en creatieve economie en ze blijft een centrumfunctie vervullen met een goed ontwikkelde tertiaire en quartaire sector. De primaire sector ten slotte krijgt een herwaardering door zijn plaats in de stad explicieter en gedifferentieerder uit te tekenen.
- **Robuuste strategie:** Duurzame economische ontwikkeling vraagt om een voortdurende transformatie van het economische weefsel. Belangrijke hefboomen hierbij zijn (het bevorderen van) ondernemerschap en innovatie. We moeten grotere investeerders aantrekken, maar evenzeer inzetten op tal van kleinere investeringen bij bestaande en nieuwe ondernemingen die samen het nodige aantal nieuwe banen opleveren.



## 2. Wat heeft Gent de komende decennia kwantitatief nodig?

De ruimtelijke uitdagingen vertalen zich ook in kwantitatieve behoeften. Om de te verwachten groei op te vangen en tegelijk de leefkwaliteit te garanderen zijn er bijkomende woningen van alle slag, werkgelegenheid, voorzieningen, groen- en energie-infrastructuur nodig. Dit hoofdstuk geeft deze behoeften zo goed mogelijk weer.

### 2.1. Wonen

#### Ongeveer 11.000 effectief bijkomende woningen op de planning

De Stad stelde begin 2015 een lijst op van alle geplande, gekende woonprojecten van minimaal tien wooneenheden. Deze projecten konden al vergund, deels vergund, in procedure of in voorbespreking zijn. Er bleken 188 projecten te zijn waarbij het aantal woningen al bekend is en 26 projecten waarbij er nog geen aantallen bekend zijn. Daardoor weten we dat er op dit moment 11.002 effectief bijkomende wooneenheden gepland zijn. Slechts 22 procent van de geplande, bijkomende wooneenheden zijn eengezinswoningen, in de kernstad en binnenstad zelfs maar 9 procent. Het bestuursakkoord heeft de ambitie om hier 25 procent in de kernstad en binnenstad en 33 procent in de rand van te maken.

Volgens het Register Onbebouwde Percelen had de stad in 2013 354,3 hectare onbebouwde percelen, waarvan twee derde zich in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken bevindt. 194 hectare krijgt een invulling bij de realisatie van de geplande projecten. Er rest dus nog 160 hectare aan onbebouwde percelen waarvoor geen plannen bekend zijn. Wanneer deze percelen met een gelijkaardige dichtheid bebouwd worden, levert dit nog eens 6750 wooneenheden op.

#### Woningbehoefte versus gepland patrimonium

We verwachten een toename van het aantal huishoudens tegen 2030 met 9079.<sup>17</sup> Op basis van deze cijfers - 11.002 entiteiten extra versus 9079 - kunnen we alleen al met het aantal bijkomende wooneenheden binnen geplande projecten de verwachte groei van huishoudens opvangen. We moeten er wel rekening mee houden dat er geen zekerheid is over de uitvoering van de geplande projecten.

Deze cijfers zeggen natuurlijk niets over welke typologieën we moeten plannen en waar die moeten komen. Wat is een gezinsvriendelijk type? Hoe gaan we om met de dynamische gezinnen (die op sommige momenten van

de week klein en op andere groot zijn)? Moeten woningen flexibel inzetbaar zijn of moeten gezinnen vlot kunnen verhuizen? We onderzoeken daarom de verschillende categorieën van woningen zowel kwalitatief als kwantitatief.

Daarnaast wonen ook veel mensen onaangepast. Te groot wonen bijvoorbeeld mensen van wie de kinderen de deur uit zijn. Deze woningen bezetten veel plaats in de schaarse ruimte, zonder ten volle te renderen. Anderen wonen te klein, onder andere gezinnen met een laag inkomen of met drie generaties onder één dak. Nog anderen wonen in een woning die niet (langer) is aangepast aan hun leeftijd en/of fysieke beperkingen, waardoor zij aan persoonlijk comfort inboeten. Deze onder- of overbezetting valt uit deze cijfers niet af te leiden, maar we kunnen ze niet negeren.

Ook de studenten vormen een belangrijke groep die flink wat ruimte claimt. Waar reserveren we extra ruimte voor hen? En zijn dat dan klassieke koten of gaan we op zoek naar andere vormen van studentenhuisvesting? Hoe bewaren we het soms wankel evenwicht tussen studenten en inwoners van deze stad? Studenten gebruiken de stad ook en hebben ook voorzieningen nodig, onder andere publiek of gemeenschappelijk groen; bij de bouw van studentencomplexen is hier aandacht voor nodig.

We moeten zorgen voor een gediversifieerde en degelijke woningmarkt en voor voldoende voorzieningen die de demografische groei en ontwikkelingen (verkleuring, vergroening en vergrijzing) opvangen. Als de berekeningen kloppen en alle plannen gerealiseerd worden, komen er de komende jaren voldoende woningen bij om de woonbehoefte op te vangen. Dit betekent dat we bij verdichten vooral moeten inzetten op de leefkwaliteit. De woningen moeten gezinsvriendelijk zijn en er moeten voldoende voorzieningen nabij zijn.

#### 13 procent sociale huurwoningen, maar ook circa 7.800 Gentenaars die graag een sociale woning van één van de vijf socialehuisvestingsmaatschappijen met patrimonium in Gent willen huren

We zetten in op voldoende sociale huisvesting en andere vormen van betaalbaar wonen voor Gentenaars met een beperkt inkomen. We kunnen de beleidslijn hanteren het percentage sociale woningen gelijk te laten stijgen met de toename van het totale woningpatrimonium. Voor sociale huurwoningen ligt dat nu op dertien procent of 14.900 sociale huurwoningen. Daarmee heeft Gent na Genk het grootste percentage sociale woningen van alle Vlaamse gemeenten. Hoewel de sociale woningbouw dus goed ontwikkeld is, kampt de sector toch met diverse knelpunten: de trage doorlooptijd van projecten, het feit dat de sociale last uit het decreet Grond- en Pandenbeleid geschrapt is, een aanzienlijk verouderd patrimonium, leegstand in afwachting van renovatie, het soms hoge aantal woningen per complex, de instroom van kwetsbare

<sup>17</sup> De Studiedienst van de Vlaamse Regering maakt met vaste regelmaat projecties van de bevolking en de huishoudens voor Vlaamse steden en gemeenten. In januari 2015 werden de nieuwe projecties gepubliceerd. Deze projecties vertrekken van de stand van de bevolking en de huishoudens op 1/1/2014 en geven een jaarlijkse vooruitberekening die reikt tot 1/1/2030.

doelgroepen die eertijds residentieel werden opgevangen in psychiatrische ziekenhuizen of rusthuizen, een toenemend aantal oudere huurders, noodzakelijke verhuisbewegingen bij grote renovaties enzovoort. Bovendien blijft de vraag veel groter dan het aanbod. Van kandidaten voor een sociale huurwoning weten we uit ervaring dat zij in afwachting van een toewijzing vier tot acht jaar privaat huren voor een prijs die zij nauwelijks kunnen betalen (dikwijls veertig procent of meer van hun lage inkomen) en dat de kwaliteit van hun huurwoning in één geval op de drie ondermaats is. Lange wachttijden voor sociale woningen leiden tot meer uithuiszettingen op de private huurmarkt, stijgende schuldenlast bij gezinnen enzovoort. Het grootste deel van de kandidaten is alleenstaand.

## 2.2. Voorzieningen

Een stad op maat van de mens betekent ook een stad met voldoende gemeenschapsvoorzieningen zoals kinderopvang, onderwijs, zorg en cultuur. Deze zijn heel belangrijk binnen het netwerk van ontmoetingsplaatsen in de stad en dragen bij tot de ruimtelijke en sociale cohesie.

De behoefte aan voorzieningen zit op verschillende schaalniveaus: stadsregionale voorzieningen, stedelijke voorzieningen en ook buurt- en wijkvoorzieningen. Deze laatste worden in de stedelijke ruimte geschoven, bij voorkeur aan verdichtingsknooppunten.

Wat betreft **onderwijs en kinderopvang** is er bijkomende ruimte nodig voor kinderopvang, basisonderwijs én secundair onderwijs. Na de inhaaloperatie in de kinderopvang (1290 plaatsen extra in negen jaar tijd) is er nu volop een uitbreiding bezig in het basisonderwijs (4048 plaatsen extra in negen jaar tijd) die het voorspelde tekort daar opvangt. De Capaciteitsmonitor van de Vlaamse regering (2015) wijst echter ook nog op een tekort van 1211 plaatsen in 2020-21 in het secundair onderwijs. We moeten dus dringend op zoek naar ruimte voor uitbreiding van bestaande en bouw van nieuwe secundaire scholen, zonder daarbij de aandacht voor voldoende kinderopvang en basisscholen te laten verslappen, zeker bij nieuwe ontwikkelingen.

Deze voorzieningen moeten de volledige schoolcyclus kunnen volgen. We moeten dus nog meer aandacht schenken aan multifunctionaliteit, wanneer we dergelijke voorzieningen bouwen op basis van de behoefte op dat moment. We onderzoeken de kwantitatieve en kwalitatieve ruimte vraag van het hoger onderwijs.

Wat betreft **jeugd- en jongerenvoorzieningen**, zijn er grote verschillen tussen kinderen en jongeren in de noden en wensen rond gebruik van infrastructuur en speelruimte. De noden worden verder gemonitord. Het draagvlak voor gebruik van publieke ruimte door bepaal-

de groepen jongeren of voor bepaalde activiteiten (bv. rondhangen of skaten) is niet altijd even groot.

Er zijn 155 erkende jeugdwerkinitiatieven en tal van niet-erkende of tijdelijke jeugdverenigingen of -projecten. De voorbije jaren werd er zwaar geïnvesteerd in voldoende (brandveilige) jeugdinfrastructuur. Niet alle wijken beschikken over voldoende infrastructuur voor kinderen, jongeren en jeugdwerk. Enerzijds is de druk op sommige bestaande jeugdwerkinitiatieven nu al groot (met hier en daar wachtlijsten als gevolg) en is uitbreiding van bestaande jeugdinfrastructuur aangewezen. Anderzijds moet er, waar nieuwe woonwijken komen, steeds voorzien worden in bijkomende infrastructuur en speelruimte (cfr. ruimere zone van Ham-Dok Noord-Oude Dokken). We zien trouwens wat jeugdhuizen betreft een groeiende tendens om nieuwe vormen van ontmoeten te voorzien en initiatieven die verder gaan dan de speelse vrijetijd maar ook inzetten op artistieke expressie, werk, onderwijs, enz. Dit vraagt aandacht voor uitbreidingen, multifunctionaliteit en mogelijkheid tot gedeeld gebruik, zodat infrastructuur gemakkelijk beschikbaar kan gesteld worden voor verschillende doelgroepen, jeugdverenigingen, jongeren en nieuwe vormen van jeugdwerk.

Er is een nood aan bijkomende speelruimte en spelplekken in de binnenstad en nood aan bijkomende speelruimte in enkele wijken (oa. Sint-Bernadette, Brugse Poort tussen Bevrijdingslaan en Groendreef, Wondelgem,...). Er is vraag naar kleinschalige skateplakken verdeeld over het Gentse grondgebied.

Andere behoeften voor kinderen en jongeren worden verder onderzocht en in kaart gebracht, waar mogelijk in samenspraak met kinderen en jongeren<sup>18</sup>.

Ook de behoefte aan sportvoorzieningen kunnen we al uitlichten. Voor een aantal sporten is er nu al een tekort, en dat zal alleen maar groter worden naarmate de stad groeit.

- **Ruimte voor watersport:** De voorbije jaren werd er stevig geïnvesteerd in de gebouwen rond de Watersportbaan. De clubs blijven groeien, waardoor bijkomende investeringen zullen volgen, onder meer in functie van G-sport (sport voor mensen met een beperking). Behalve de clubs verhuren ook steeds meer anderen rond de Watersportbaan kajaks en andere boten. Daardoor neemt de druk op de Watersportbaan en de Leie toe. Er is behoefte om ook andere waterwegen toegankelijk te maken voor deze sporten.

<sup>18</sup> Een interessante methodiek hiervoor is "Kids-Gids: Samen met kinderen en tieners de stad van morgen plannen", Hogeschool Gent, Garant, 2016, 205 p. of [www.kids-gids.be](http://www.kids-gids.be)



- **Ruimte voor sporthallen:** De competitiehallen zijn tamelijk goed gespreid over het grondgebied. In dichtbevolkte wijken zijn er wijksporthallen, vaak van recente datum. Specifiek in Sint-Denijs-Westrem is er nog bijkomende buurtsportinfrastructuur nodig.
- Daarnaast voldoen verschillende bestaande sporthallen niet meer aan de hedendaagse normen en eisen (energie, toegankelijkheid, afmetingen van de hal, slechte routing...) en kan renovatie geen oplossing brengen. Dat is bijvoorbeeld het geval met de sporthal bij Sint-Jozef, Zwijnaarde; een nieuwe grotere sporthal zou daar ook een groot pluspunt zijn voor de wijk Nieuw Gent. Vandaag trachten we daar een inhaalbeweging te maken door kleinschalige buurtinfrastructuur te plaatsen. Deze heeft echter niet dezelfde mogelijkheden als een overdekte verwarmde ruimte.
- **Ruimte voor bokssport:** Gent telt vandaag al een negental boksklubs. Sommige hebben op dit moment geen geschikte locatie. Deze sport is moeilijker inpasbaar in sporthallen, het materiaal is tamelijk specifiek en vergt een permanente opstelling, de vraag naar een toeschouwersruimte en verbruikszaal is groot, het is ook een nogal lawaaijerige sport, waardoor er soms klachten zijn van andere gebruikers in een polyvalente sporthal.
- **Ruimte voor basket:** De Gent Hawks hebben een sportarena nodig. De huidige thuisbasis van de club (Tolhuissporthal) heeft te veel beperkingen. Ze is minder goed bereikbaar, het parkeerterrein is niet ruim genoeg, het aantal zitplaatsen is beperkt...
- **Ruimte voor tennis** (specifiek in het noordoosten van Gent): Met de verhuizing van La Gantoise (tennis- en hockeyclub) naar de Noorderlaan, komt er in het

westen van Gent een ruimer aanbod aan tennisinfrastructuur, aangevuld met de basisinfrastructuur van de Blaarmeersen. Voor inwoners uit de noordostrand is er echter geen aanbod meer: tennisclub Oostakker moet zijn gehuurde locatie verlaten en tennisclub De Krijte voelt door de omringende verkaveling de druk tot herlokalisatie toenemen.

- **Ruimte voor voetbal:** De voorbije jaren werden in Gent oplossingen geboden voor de zonevreemdheid van een aantal voetbalaccommodaties. Momenteel is er in alle deelgemeenten en in de meeste Gentse wijken voetbalaccommodatie. Maar het aantal jeugdleden blijft fors stijgen; veel clubs werken met wachtlijsten wegens gebrek aan voldoende accommodatie.<sup>19</sup>

Op een aantal behoeften hebben we op dit moment onvoldoende zicht. De komende jaren brengen we die voor iedere wijk en buurt scherper in beeld zodat we hier bij ruimtelijke ontwikkelingen op kunnen anticiperen.

<sup>19</sup> Het probleem van de wachtlijsten is het grootst bij SKV Oostakker (Sint-Jozefstraat), bij Hou ende Trou Zwijnaarde (Mullaardstraat) en bij Excelsior Mariakerke.





## 2.3. Werklocaties

We schatten de groei van de werkgelegenheid binnen Gent tot 2030 op 30.000 bijkomende arbeidsplaatsen.<sup>20</sup> Het aanbod daarvoor moet gedifferentieerd zijn met maakindustrie, kantoren, kenniseconomie, creatieve economie, handel. Dit betekent dat we ook voldoende en diverse ruimtes moeten reserveren in functie van die economische groei.

In eerste instantie is een goed inzicht nodig in vraag en aanbod. Een doorgedreven monitoring moet helpen de bestaande ruimte optimaal te benutten en voldoende aanbod te creëren op het moment dat er een tekort dreigt.

Hoofdstuk 4.2.2 van deel III gaat dieper in op het huidige aanbod en de bestaande behoefte. We geven ook aan hoe we hier methodisch mee omgaan.

## 2.4. Publiek groen

We willen elke Gentenaar voldoende recreatief groen aanbieden op aanvaardbare afstand van de woning. We maken een onderscheid tussen drie groenniveaus: stedelijke groenpolen, wijkparken en woongroen.

Voor stedelijk groen streven we ernaar dat er op maximaal vijf kilometer van elke woning een **groenpool** (ruimer dan honderd hectare) is en dat die samen een minimale oppervlakte van honderd vierkante meter per inwoner vormen.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> De onderbouwing van die prognose wordt meer in detail beschreven in een aparte nota over economie (in voorbereiding).

<sup>21</sup> Voor de actuele Gentse bevolking zouden de groenpolen dus 2400 hectare groot moeten zijn.

Daarnaast willen we een **wijkpark**, met een oppervlakte groter dan één hectare, op minder dan 400 meter van elke woning, met een minimale oppervlakte van tien vierkante meter per inwoner.

Ten slotte is ook behoefte aan voldoende **woongroen** met een oppervlakte kleiner dan een hectare op een afstand van minder dan 150 meter van de woning.

In 2015 beschikt 42% van de Gentse bevolking over een wijkpark binnen 400 meter van de woning. Dit is 11% meer dan in 1999. Deze evolutie monitoren we.

Qua natuur is de behoefte al sinds het Ruimtelijk Structuurplan Gent uit 2003 vastgelegd op een stand-still van de aanwezige natuur in 1999 (2865 hectare waardevolle en zeer waardevolle natuur).

Om de achterstand ten opzichte van het gemiddelde van Vlaanderen enigszins in te halen heeft de stad behoefte aan 1260 hectare bos in 2030, hetzij 310 hectare meer dan in 2014.

Daarenboven is bijkomend groen zoals straatbomen en gevelgroen cruciaal om Gent klimaatrobuust te maken.

## 2.5. Energetische kwaliteit van bestaand woningpatrimonium

We starten een onderzoek met als scope 'screening energetische staat woningen' om een representatief inzicht te verkrijgen in de energetische staat van Gentse woningen en de verbouwintenties van de bewoners. Met de resultaten zullen we de instrumenten die een versnelling van energetische renovaties beogen, gericht kunnen inzetten.

### 3. Een mensgerichte benadering van ruimtelijke planning als uitgangshouding

Ruimtelijke planning moet een proces zijn met en voor alle Gentenaars en Gentgebruikers. We maken van Ruimte voor Gent daarom uitdrukkelijk een **ruimtelijk**, maar ook een duidelijk **mensgericht plan**. De aanleiding is de sterke ruimtelijke gerichtheid van het Ruimtelijk Structuurplan Gent uit 2003. We wilden toen minstens op dat terrein duidelijke beleidslijnen trekken. Met succes: de samenhang en de kwaliteit van de ruimte in Gent is er als geheel op vooruitgegaan, onder andere door de realisatie van de strategische kernprojecten die in het Ruimtelijk Structuurplan Gent zijn gedefinieerd. Zoals uit de hoger geformuleerde ruimtelijk-maatschappelijke uitdagingen blijkt, is de situatie nu ruimer en complexer. Met Ruimte voor Gent vertrekken we daarom van een ruimere en meer multidimensionale benadering. Dit kwam ook herhaaldelijk en nadrukkelijk aan bod in het maatschappelijk debat over deze structuurvisie.

Met mensgericht plannen verwijzen we in Ruimte voor Gent in essentie naar twee ambities:

1. bij de ordening van de ruimte aandacht besteden aan het concrete en alledaagse **gebruik van de ruimte** door Gentenaars en Gentgebruikers (*plannen vanuit leefwereld*);
2. in het ruimtelijk beleid niet alleen met experts, sectororganisaties en beleidsmakers werken maar ook **Gentenaars en Gentgebruikers** een actieve plaats in het ruimtelijk beleid geven (*cocreatie*).

Deze twee ambities zijn nauw met elkaar verbonden en spreken de noodzaak uit om naast vaktechnische expertise ook lokale kennis van de ruimte en het gebruik ervan in rekening te nemen. Op die manier gebeuren er geen ruimtelijke ingrepen die haaks staan op de beleving en noodzakelijkheden van een specifieke context. Bij voorkeur verlopen ruimtelijke beleidsprocessen in samenspraak met de gebruikers van die ruimte (*cocreatie*)<sup>22</sup> en/of experts<sup>23</sup> die informatie kunnen geven over maatschappelijke trends en ruimtegebruik.

Dergelijke mensgerichte planning vraagt om specifieke begeleiding met aandacht voor

- **een werkwijze op maat van de diversiteit van de samenleving:** Burgers verschillen van elkaar in hun sociaaleconomische positie, scholingsgraad, gender, etnisch-culturele achtergrond, seksualiteit, leeftijd, leefstijl, waardoor ze op een ongelijke manier kunnen/willen deelnemen aan het maatschappelijk debat en/of de inrichting van de ruimte.
- **de mogelijke hefboomfunctie:** Mensgerichte planning is ook een instrument voor samenlevingsopbouw,

onder meer via de ruimte die gereserveerd wordt voor verschillende menselijke activiteiten, de afstemming van ruimtelijke inrichting op bepaalde types ruimtegebruik, locatiekeuzes voor dienstverlening en bedrijvigheid, de plaats die burgers krijgen in ruimtelijke beleidsvorming, flexibiliteit van ruimtelijke regels en de toegang tot het gebruik van ruimtelijke en andere beleidsinstrumenten.

- **ruimte voor onderhandeling in de uitvoering van ruimtelijk beleid:** De wens van burgers en andere externe partners om mee de ruimte te maken botst momenteel vaak op juridische en andere regels. Daardoor kunnen we onvoldoende inspelen op maatschappelijke trends en veranderingen in ruimtegebruik. Mensgericht plannen vereist hier een herdenking van het instrumentarium waarbij ruimtelijk planners bepaalde (gewenste) sociaal-ruimtelijke praktijken faciliteren door er gericht instrumenten voor te ontwikkelen ten behoeve van uitvoering. De pilotprojecten (zie kader) die we parallel aan Ruimte voor Gent uitwerken, vormen een goede testcase voor de omslag naar een mensgerichte planning.

<sup>22</sup> Dit sluit uiteraard niet uit dat burgers zich ook via expertisekennis van ruimtelijke systemen profileren.

<sup>23</sup> Planners, sociaal werkers, opbouwwerkers...

## Testcase ruimtepiloten

Naar aanleiding van een ideeënoproep in het kader van Ruimte voor Gent werden acht ideeën van burgers geselecteerd voor uitwerking. Het vernieuwende aan deze methodiek is dat de ideeën tijdens de uitwerkingsfase getest werden op hun haalbaarheid door technische expertise (externe bureaus en relevante stadsdiensten) binnen te brengen en te confronteren met kennis vanuit het gebruik (bewoners/groepen). Deze werkwijze daagde de betrokken partijen uit buiten de gekende denkkaders te werken, wat ruimtelijke instrumenten oplevert die ernaar streven de kwaliteit van het dagelijks ruimtegebruik te verbeteren.

We lichten er enkele toe:

### Binnengebieden beschermen

Proefsetting: 19de-eeuwse wijk Brugse Poort

Onderzoeksvraag: Met welke ruimtelijke instrumenten en processen kunnen we vrijgekomen of vrij te komen binnengebieden beschermen en maximaal werken aan ontwikkelingen op maat van de wijk?

Methode: Ontwikkeling van een strategie voor hoogstaande invulling tijdens vier werksessies

### Ruimte voor Zooi

Proefsetting: braakliggend terrein aan de Oude Brusselseweg in Gentbrugge

Onderzoeksvraag: Hoe vinden we vernieuwende manieren om de voedselproductie dichterbij de stad en de consument te brengen?

Methode: Korteketenlandbouw in en rond Gent zichtbaar maken door een ongebruikt terrein tijdelijk in te zetten voor voedselproductie

### Parkstad Wondelgem

Proefsetting: Wondelgem

Onderzoeksvraag: Hoe kunnen we een 20<sup>ste</sup>-eeuwse woonwijk transformeren in een levendige buurt voor jonge en oudere inwoners, waar voorzieningen en aantrekkelijke publieke (groene) ruimte op een veilige en aangename manier bereikbaar zijn te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer?

Methode: Concrete voorstellen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Wondelgem uitwerken en ze vervolgens aftoetsen in een breed participatief proces

### Vergroenen Voskenslaan

Proefsetting: Voskenslaan, van Koningin Mathildeplein tot De Sterre

Onderzoeksvraag: Hoe kunnen Stad, bewoners en andere lokale betrokkenen samen stenige straten tot groene assen omvormen?

Methode: Ontwikkeling van een draaiboek voor vergroening van stenige straten door de uitwerking van een concrete situatie (Voskenslaan)

Opzet van Ruimte voor Gent is de ruimtelijke en de mensgerichte dimensies van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Gent in samenhang te benaderen. De (strategische) **ruimtelijke kaders die we uitwerken** om op de te verwachten trends, onverwachte evoluties en plots opduikende potenties te anticiperen, houden rekening met zowel ruimtelijk-fysieke als maatschappelijke aspecten. Enkel zo bieden we een leefbaar antwoord aan de ruimtelijk-maatschappelijke uitdagingen waar Gent en de Gentse regio voor staan.

Een fundamenteel begrip in de sociaal-ruimtelijke planning is '**ruimtelijke draagkracht**'. Het geeft aan of een bepaalde functie of ontwikkeling binnen de specifieke context van een plek op zich voor zijn gebruikers en voor de omgeving goed kan functioneren en die kan verrijken of opwaarderen. Het overschrijden van de ruimtelijke draagkracht houdt dan in dat die bepaalde functie door haar dynamiek, effecten en uitstraling die context en omgeving zal overklassen, wegdrukken en finaal onleefbaar maken, zodat de gebruikers hun plek kwijt zijn.

De keuze om het mensgerichte aspect van de ruimte in de verf te zetten betekent daarbij dat we bij elke ruimtelijke keuze steeds de reflex hebben de gebruikers van die ruimte en de onmiddellijke omgeving erbij te betrekken en vanuit hun oogpunt de beleving en het goed functioneren van die ruimte in beeld te brengen.

De mensgerichte benadering van de ruimtelijke ontwikkeling is van doorslaggevend belang bij het zoeken naar een evenwicht tussen stedelijke kwaliteit, functionaliteit, (selectieve) bereikbaarheid en leefbaarheid.

- Er is de fysiek-ruimtelijke uitdaging om zorgvuldig om te gaan met de beperkte ruimte in en om de stad en bovendien te streven naar een hoogstaande en diverse invulling ervan. Tegelijk moeten de ruimtelijke keuzes en ingrepen bijdragen tot een klimaatneutrale en klimaatrobuuste stad.
- Uiteraard houden we ook rekening met de gebruikers van de ruimte in Gent, inwoner of niet. De stad is van en voor iedereen en moet voor alle gebruikers toegankelijk, aangenaam en leefbaar zijn. Ten behoeve van optimaal en efficiënt ruimtegebruik, maar ook ter bevordering van bijvoorbeeld de sociale cohesie, zijn synergieën tussen die verschillende gebruikers en instrumenten om samen te werken aan een goed woon-, werk- en leefklimaat (coproductie) interessant.



## 4. Doorkijk naar 2050

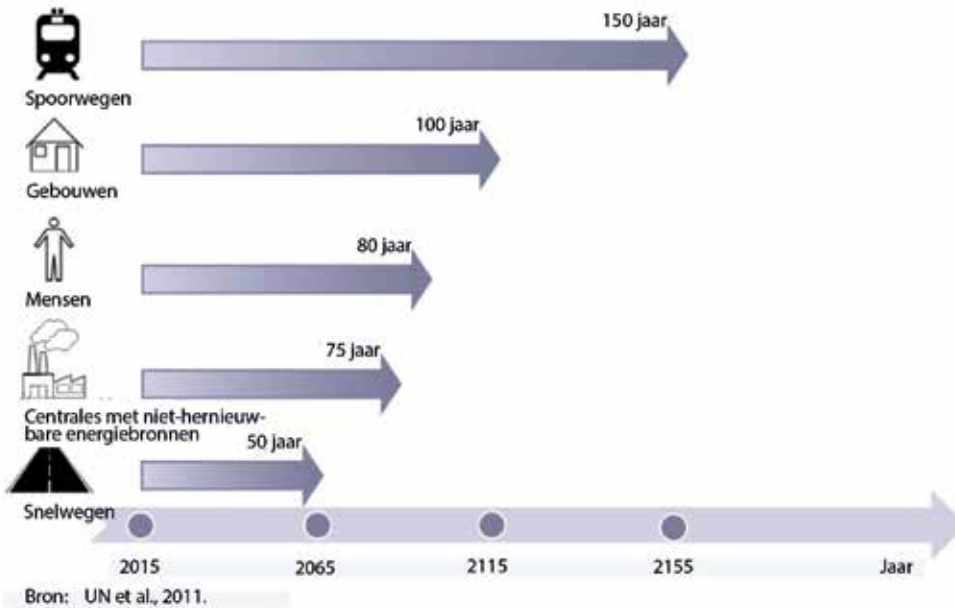
Ruimte voor Gent schetst de ruimtelijke toekomstuitdagingen voor de stad richting 2030 en presenteert er een strategie voor. Ruimtelijk beleid is echter veel meer dan een planmatig proces. In tijden van globalisering, mondiale megatrends en toenemende samenwerking met veel uiteenlopende partners kan slim ruimtelijk beleid een speelveld en instrument bieden om verschillende maatschappelijke vraagstukken te verbinden en deels ook op te lossen. Steden zijn plaatsen waar grote maatschappelijke uitdagingen op allerlei vlakken samenkomen: energie, mobiliteit, wonen, zorg, voeding of onderwijs en arbeidsmarkt.

Het is de taak van de overheid vooruit te kijken, een visie te ontwikkelen die sturend en probleemoplossend werkt. De wijze waarop steden omgaan met bouwen en verbouwen, waarop mensen in steden wonen en leven, zal bepalen of de duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's) en COP21-ambities gehaald worden. Grote maatschappelijke uitdagingen oplossen kunnen overheden niet alleen. Ze rekenen daarvoor op stevige samenwerking tussen overheid, onderwijs, ondernemerswereld en burgers. Ook lokale overheden kunnen de cocreatie laagdrempelig opzetten en stimuleren.

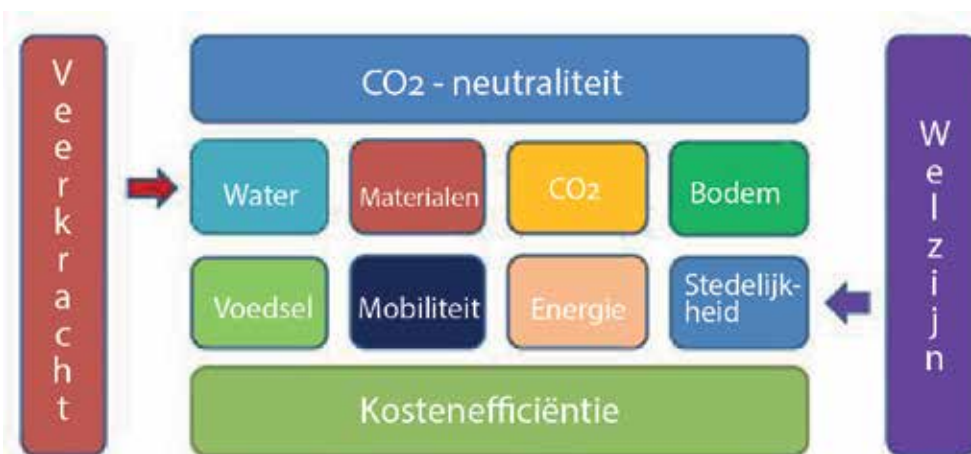
Om de komende decennia de noodzakelijke oplossingen voor problemen door te voeren en tegelijk tegemoet te komen aan de wensen en verwachtingen die bij inwoners leven en opborrelen, is het belangrijk vlot te kunnen schakelen tussen de actuele wijze van ruimtelijke planning aan de ene kant en maatschappelijke verandering en snel evoluerende technologieën aan de andere. Het organiseren van de tussenruimte waarin de verschillende maatschappelijke actoren het speelveld invullen en soms ook uitdagen, is daarbij essentieel. Kleinschalige oplossingen vragen soms test- en belevingsruimte, opschaling en verankering om zo ook systemische knelpunten weg te werken.

In die tussenruimte zet de Stad zich al enkele jaren samen met verschillende partners in voor Gent Klimaatstad. In haar missie stelt ze dat Gent 'op creatieve wijze voorloper wil zijn in de transitie naar een klimaatneutrale stad, daarbij verder bouwend aan een milieuvriendelijke en gediversifieerde economie die welvaart brengt voor iedereen. Zo ontwikkelen we ons tot een gemeenschap van verantwoordelijke burgers die zich vrij kunnen ontplooiën en op de nodige ondersteuning kunnen rekenen.' De Stad heeft die ambitie geconcretiseerd door het Burgemeestersconvenant te ondertekenen en er een 2050-horizon aan verbonden. Met de ondertekening van Mayors Adapt, het EU-initiatief voor klimaatadaptatie in steden, werd daar ook het engagement aan toegevoegd om de stad tegen 2030 voor te bereiden op en aan te passen aan de verwachte effecten van de klimaatverandering en hiervoor een adaptatieplan uit te voeren. Alle keuzes betreffende bouwen en verkavelen, wonen en werken, de inplanting van lokale en bovenlokale infrastructuur of verweving van functies hebben belang. Materiaal- en inrichtingskeuzes hebben een enorme invloed op temperatuur en waterhuishouding in de stad. Voor alle functies de meest geschikte energiebron inzetten biedt nog veel onbenut potentieel voor wooncomfort en energie-intensieve industrie, en stimuleert de ontwikkeling van innovatieve technieken voor hernieuwbare energie en energieopslag. Slimme en geïntegreerde keuzes zijn daarbij essentieel.





De levensduur van grote infrastructuurprojecten bedraagt meerdere decennia. Sommige overstijgen de gemiddelde menselijke levensverwachting. Het klimaatrobuuste karakter van de stad hangt dan ook af van de keuzes die we nu maken. We moeten meer dan ooit werk maken van doordachte ruimtelijke ingrepen, zoals betaalbare wooneenheden op maat, toegang tot openbaar vervoer, stedelijke dienstverlening. Circulaire economie moet zo lokaal mogelijk gesloten kringlopen tot stand brengen, waarin producten gedeeld worden, zo lang mogelijk hun functie blijven behouden of lokaal hersteld worden. Ook daarvoor moet stedelijke ruimte gereserveerd worden. De kostenefficiëntie kan nog veel beter, bijvoorbeeld door onnodige kilometers nutsleidingen te vermijden, materiaal- en energiekosten te beperken via onder meer compacter bouwen, te streven naar multifunctionaliteit waarbij gebieden of gebouwen door meerdere gebruikers benut kunnen worden in ruimte of tijd, of gericht gemeenschappelijke delen te creëren. Infrastructuur en patrimonium kunnen we zo ontwerpen of bijsturen dat ze tijdens hun gebruik aanzetten en bijdragen tot klimaatneutraliteit.



Ieder van de bouwstenen uit de figuur hierboven moet bij infrastructuurprojecten en ruimtelijke keuzes getoetst worden, om niet enkel tot een klimaatrobuuste stad te komen, maar ook tot een stad die veerkracht en welzijn weet te bieden.

Net vanwege hun densiteit kunnen de steden basisdiensten veel efficiënter aanbieden. Dat vraagt een brede kijk en benadering, over de grenzen van beleidsdomeinen heen. Als stad maken we aanvullend op Ruimte voor Gent een Stadsvisie 2050 op, met een geïntegreerde visie en roadmap waarin voor elk van de bouwstenen een langetermijnperspectief wordt geschetst. Uitgangspunten daarbij zijn bijvoorbeeld minder verspilling, minder hitte- en waterstress, minder versnippering, minder kortetermijndenken.

Willen we de stad echt toekomstbestendig maken, dan moeten we naar analogie met de monumenten- en erfgoedwerking voor elke ontwikkeling in kaart brengen in hoeverre ze toekomstbestendig is – op zichzelf en in relatie tot de omliggende omgeving, en op basis van de vaststellingen eventueel bijkomende beschermings- of preventie maatregelen vragen. Wat is de ruimtelijke vertaling van een klimaatneutrale stad: hoe ziet zo'n stad eruit? We omschrijven waar we in 2050 willen staan en plannen dan achterwaarts naar vandaag om te zien welke maatregelen we wanneer moeten nemen. Alle nieuwe ontwikkelingen moeten minimaal de toetssteen met 2050 kunnen doorstaan, sommige kunnen zelfs compensatie leveren voor stadsdelen die de 2050-doelstellingen door hun historisch of anderszins specifieke karakter nog niet of nooit zullen halen. We kunnen een klimaatboekhouding voor grote projecten bijhouden die aangeeft waar er stadsbreed op basis van enkele parameters (CO<sup>2</sup>, hernieuwbare energie, watergebruik, ruimtebeslag...) een evenwicht, een overschot of een tekort is en hoe we desnoods zullen compenseren.

Ten slotte moeten we voortbouwen op bestaande troeven. Steden worden weleens omschreven als plekken van veelheid en nabijheid. Gent is altijd een ontmoetingsplaats geweest en biedt ook vandaag nog de troeven van een compacte, dynamische en creatieve stad. Slimme ruimtelijke keuzes kunnen interactie ondersteunen. We kunnen inzetten op een groter aandeel functionele publieke ruimte, wat uitnodigt uit tot een nog hogere interactie met de stad en haar inwoners, wat Kopenhagen en tal van zuiderse steden al jaren doen. We kunnen onderzoeken hoe *mobility as a service*<sup>24</sup> tot een nog verkeersarmere stad kan leiden, zoals Helsinki dat de ambitie heeft tegen 2025 privaat personenvervoer volledig te weren en door collectieve systemen te vervangen. We kunnen nieuwe woonvormen op de juiste schaal testen (compacte wonen, kangoeroewonen, cohousing, intergenerationeel wonen...) en netwerken

en nutssystemen slim organiseren. We gaan voort op het pad dat we nu uitstippelen met zicht op 2030, maar gaan telkens een stap verder. We zoeken hoe we maximaal zelfvoorzienend kunnen worden voor voedsel en energie, we speuren naar evenwicht tussen centrale en decentrale systemen, naar innovatieve oplossingen die een antwoord bieden op verschillende intergerelateerde vraagstukken, bijvoorbeeld decentrale energiesystemen die inhaken op residentiële behoeften, maar tegelijkertijd ook werken aan oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk en aan energieopslagmethoden die dag- en seizoenspieken beter opvangen. Experimenten met decentrale waterzuiveringssystemen ter recuperatie van zowel zuiver water, warmte, energie als nutriënten volgen we nauwkeurig op. Als het moet bouwen we wijken vanaf het maaiveld weer op, zodat we meteen van bij het begin weer de juiste dingen kunnen aanbrengen. Dankzij het rijke weefsel aan start-ups en scale-ups kan Gent voort uitgroeien tot een stad met experimenteer ruimte voor nieuwe stedelijke technieken en toepassingen, en voor sociale, maatschappelijke of bestuursmatige oplossingen.

Uiteraard is de toekomst van Gent ook niet los te koppelen van de evolutie van Vlaanderen en de wereld. Allerlei andere beleidskaders hebben hun weerslag op onze stad, maar steden nemen wel almaar meer het initiatief om oplossingen te zoeken voor stedelijke uitdagingen. Zo werden de voorbije jaren tal van Europese netwerken opgericht (Eurocities, Climate Alliance...) en convenanten afgesloten (Burgemeestersconvenant, Mayors Adapt...). Die helpen ons te zien hoe andere steden met vergelijkbare vraagstukken omgaan. Gefundeerd advies van buitenaf kan er soms toe bijdragen dat we conflicterende uitdagingen overstijgen of vanuit ervaring elders lokale lock-ins vermijden.

<sup>24</sup> *Mobility as a Service is een nieuwe vorm van mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoop, in plaats van een vervoermiddel. Het is eigenlijk goederen- en personenvervoer 'on demand' met inzet van informatie- en communicatietechnologie en voor iedere situatie de beste soort vervoermiddel, gemotoriseerd of niet, privé of openbaar.*









# DEEL 2

**Deel II** geeft aan hoe we ruimtelijk een antwoord willen bieden op de uitdagingen die op ons afkomen. **Wat** zijn de **ruimtelijke ambities** in de komende decennia? Enerzijds formuleren we een globale visie aan de hand van krachtlijnen die we ruimtelijk vertalen in concepten; anderzijds zoomen we in op strategische projecten waarmee we de komende jaren die ambities willen concretiseren. Samen met deel I geeft dit deel geïnteresseerde Gentenaars een helder beeld van waar we staan en waar we naartoe willen.

Dit deel maakt deel uit van het decretaal verplichte **richtinggevende gedeelte** volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.





## Deel II – Ruimte voor alle Gentenaars

### 1. Visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling


- 1.1. Een leefbare stad is onze hoofddoelstelling
- 1.2. We beschouwen het fysisch systeem en de geschiedenis als basis voor de ruimtelijke ontwikkeling
- 1.3. We zetten in op groen en water
- 1.4. We kiezen voor behoedzame stadsontwikkeling
- 1.5. We gaan duurzaam om met de ruimte door te delen en te vernieuwen in plaats van zomaar te groeien
- 1.6. We geven eigenheid aan wijken en ruimtelijk samenhangende gebieden
- 1.7. Mensen maken de stad
- 1.8. We beschouwen 'witruimtes' als essentieel in onze ruimtelijke ontwikkeling
- 1.9. We streven verweving en diversiteit na; we kiezen voor nabijheid
- 1.10. We beogen selectieve maar hoogwaardige bereikbaarheid
- 1.11. We stimuleren multifunctioneel en veranderingsgericht bouwen
- 1.12. De ruimtelijke structuur overstijgt de gemeentegrens: we passen Gent in in een ruimer stedelijk geheel

### 2. Ruimtelijke concepten voor Gent

- 2.1. Water, topografie en bodem vormen de basis voor de groeiende stad
- 2.2. Groen-blauwe dooradering levert zuurstof in en rond de stad
- 2.3. Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen voor het openbaar vervoer garandeert selectieve bereikbaarheid
- 2.4. We verdichten op een slimme manier in de nabijheid van voorzieningen, knooppunten in het mobiliteitsnetwerk en water en groen
- 2.5. We verweven werk, ondernemerschap en innovatie in de stedelijke ruimte

### 3. Gewenste ruimtelijke hoofdstructuur

### 4. Strategische plekken en projecten voor de komende decennia

- 4.1. Zuidelijke strategische zone
  - 4.2. Noordelijke strategische zone
  - 4.3. Project Kouter- en Leieland
  - 4.4. Project Moervaartvallei
  - 4.5. Project Groenassen
- 

# 1. **Visie** Top de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Het strategische meerjarenplan beschrijft in de **missie** welke stad we in de toekomst willen zijn en hoe we ons willen profileren.

Gent is een open, solidaire, wijze en kindvriendelijke stad. Zij verbindt alle krachten om de stad uit te bouwen tot een blijvend leefbaar geheel en zo de toekomst verder vorm te geven.

Gent wil op creatieve wijze voorloper zijn in de transitie naar een klimaatneutrale stad. We bouwen verder aan een milieuvriendelijke en gediversifieerde economie die welvaart brengt voor iedereen.

Zo ontwikkelen we ons tot een gemeenschap van verantwoordelijke burgers die zich vrij ontplooiën en op de nodige ondersteuning kunnen rekenen.

Die missie en de daaraan verbonden hoofdstrategische doelstellingen zetten de algemene beleidsrichting uit. Ook voor Ruimte voor Gent trekt ze de krijtlijnen. Hierin moeten die globale doelstellingen en ambities een ruimtelijke vertaling krijgen. Vanuit die missie en vanuit mensgerichte planning staat Ruimte voor Gent daarbij voor Ruimte voor alle Gentenaars. Het beoogt immers alle Gentbewoners en Gentgebruikers de nodige leefbare ruimte voor hun ontwikkeling te geven. De twee delen van de titel dekken daarbij elk hun deel van de inhoud ervan.

'**Gent**' staat voor alles waarvoor de Stad en de Gentenaars (willen) staan:

- een eigenzinnige en kindvriendelijke, samenhangende stad met een mozaïek van plekken met eigenheid en mogelijkheid tot ontmoeting
- een authentieke stad
- een leefbare en verweven woon- en werkstad
- een innovatieve stad
- een veelzijdige kennis- en cultuurstad
- een stad van water en doordrongen groen
- een meerlagige, duurzame, klimaatneutrale en klimaatrobuuste stad, die zich ook voor de toekomstige generaties Gentenaars leefbaar houdt
- een zelfbewust, voorttrekkend, verleidend en aansturend samenwerkende stad.

'**Ruimte voor**' staat voor de manier waarop we daar ruimtelijk aan willen werken. Onderstaande visie-elementen geven aan hoe we op middellange en lange termijn een ruimtelijk antwoord bieden op de uitdagingen die op ons afkomen, zodat we garanties bieden voor een 'toekomstbestendige stad' (cf. missie voor de stad).

## 1.1. Een leefbare stad is onze hoofddoelstelling

Elk ruimtelijk project vertrekt vanuit de basisgedachte dat het moet **bijdragen aan de leefkwaliteit**. Ruimtelijke ontwikkelingen vragen daarom ook om een mensgerichte benadering: wanneer we bij een project de leefbaarheid van de plek en haar omgeving niet meer kunnen garanderen, is de ruimtelijke draagkracht van die plek overschreden.

Om vanuit die mensgerichte benadering de ruimtelijke draagkracht en dus ook de leefkwaliteit niet in het gedrang te brengen, moet een ruimtelijke ingreep op verschillende schaalniveaus aan een aantal basisvereisten voldoen.

### Bescherming

- Bescherming tegen fijn stof en luchtvervuiling, geluid, hitte, droogte en wateroverlast
- Aandacht voor (sociale) veiligheid
- Verkeersveiligheid

### Comfort

- Goede en betaalbare woning met voldoende licht en lucht voor elke Gentenaar
- Brede toegankelijkheid
- Gemeenschaps- en commerciële voorzieningen, diensten en werkgelegenheid in de nabijheid
- Goed werkend openbaarvervoernetwerk

### Beleving

- Voldoende groen en ruimte voor sport, recreatie, cultuur en toerisme
- Aandacht voor authenticiteit, cultuurhistorie, historisch patrimonium, hedendaagse architectuur en landschap
- Water zichtbaar en beleefbaar maken in de stad
- Leesbare, diverse en multifunctionele (publieke) ruimtes en voldoende aangename ontmoetingsplekken
- Levendigheid door verweving van functies
- Krachtige beleving vanuit jeugdige ogen<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kleinschaligheid en herkenbaarheid, ontdekking en verrassing, manipuleerbaarheid van ruimtelijke elementen, zintuiglijke gerichtheid, diversiteit en multifunctionaliteit

## 1.2. We beschouwen het fysisch systeem en de geschiedenis als basis voor de ruimtelijke ontwikkeling

Gent ontwikkelde zich in de loop van de geschiedenis op het fysisch systeem<sup>2</sup> van de samenkomende riviervalleien van Schelde en Leie. Dit fysisch systeem vormt ook de basis voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Zeker de waterstructuur en het watersysteem zijn ruimtelijke dragers. Veel andere patronen passen zich aan het fysisch systeem en in het bijzonder aan het water aan. De verdere ontwikkeling van de stad kunnen we in lagen uiteenleggen. Sommige lagen enten zich op specifieke bodemgesteldheid: natuur, bos, (grondgebonden) landbouw. Ook andere netwerken en lagen zoals weg- en haveninfrastructuur en historisch woonweefsel bepalen mee de ruggengraat van de ruimtelijke structuur; al die netwerken vinden meestal hun basis in het fysisch systeem.

We zien bijna dagelijks nieuwe informatie opduiken over wat de stad in de loop der tijden heeft betekend en welke invloed dit had op natuur en landschap en op de mensen die hier gewoond en geleefd hebben. Dit is niet alleen de voedingsbodem voor de stad van vandaag. Om Gent sterker te maken en een betere leefomgeving te creëren kan die kennis worden benut om op ankerpunten (bijvoorbeeld bij nieuwe ontwikkelingen) aantrekkingskracht tot stand te brengen voor bewoner en passant.

De ondergrond is vaak letterlijk onontgonnen en vooral weinig gereguleerd gebied; bij ontwikkelingen beperkt hij niet alleen de mogelijkheden, hij biedt er ook veel. Die willen we voldoende in beeld brengen zodat we de ondergrond op een duurzame en optimale manier gebruiken. De ondergrond bepaalt dan mee de structuur van de bovengrondse ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het begin van elke ruimtelijke ingreep zullen we de automatische reflex inbouwen na te denken over de mogelijkheden tot integratie van hernieuwbare energie in al zijn vormen: afvalwarmte van gebouwen en industrie, energie uit zon, wind en bodem. Elke vorm van hernieuwbare energie heeft voor- en nadelen en het is op voorhand niet helder te zeggen welke vorm de optimale keuze is op een bepaalde plek. Daarom moeten bij elke projectvorming het potentieel voor hernieuwbare energieproductie en de keuzemogelijkheden worden onderzocht en in kaart gebracht.

## 1.3. We zetten in op groen en water

Groen en water maken de stad aantrekkelijk, leefbaar en klimaatrobuust. Dat geldt net zo goed voor de grote groenpolen aan de rand van de stad, de groene en groen-blauwe assen, de wijkparken, als voor de straatbomen, het gevelgroen en de groendaken.

- Groen, zeker in combinatie met water, verkoelt de stad in de zomer en mildert het stedelijk hitte-eiland-effect. Groen brengt dankzij de schaduwwerking ook koelte op hete dagen. Hierin spelen ook de kleinste groenvormen tot zelfs de solitaire boom een cruciale rol.
- Groenstructuren zijn niet enkel belangrijk in woonweefsels of binnen frequent bezochte publieke ruimtes, ook in economische clusters is een hoogwaardige groenstructuur een essentiële schakel in het beheersen van de temperatuur, het watersysteem en de luchtkwaliteit in het stedelijk conglomeraat.
- Groen is essentieel om hemelwater vast te houden, te infiltreren en te bufferen en helpt zo wateroverlast voorkomen. Het is belangrijk de verhardingsgraad terug te dringen om zoveel mogelijk water in de bodem te laten infiltreren.
- Op stadsniveau heeft groen zeker een positieve invloed op de luchtkwaliteit.
- Het rechtstreekse effect van vegetatie op geluid (door absorptie) is eerder beperkt. De onrechtstreekse effecten zijn echter vaak belangrijker: geluid voelt minder storend aan in een aantrekkelijke, groene omgeving.
- Groen en water zijn ten slotte ook essentieel voor de biodiversiteit. Daarom zijn er voldoende luwe plekken voor natuur nodig, en wel allerlei soorten met verschillende stapstenen en natuurverbindingen.

<sup>2</sup> Dit fysisch systeem is het geheel van eigenschappen, processen en relaties van klimaat, geologie, reliëf, bodem, oppervlakte- en grondwater en lucht.

## 1.4. We kiezen voor behoedzame stadsontwikkeling

De ruimtelijke eigenheid, de functionaliteit en de beeldkwaliteit van de Gentse ruimte (landschappen, stedelijke structuren, open en publieke ruimten en gebouwen) zijn belangrijke criteria bij elke ruimtelijke ontwikkeling. Behoedzame stadsontwikkeling respecteert de gelaagdheid van een plek en het collectief geheugen, het ondersteunt de sociale dimensie van het wonen en leven in de stad. Ruimte voor Gent reikt hier een kader voor aan, op verschillende schaalniveaus en zowel voor private als overheidsinitiatieven. In wisselwerking met verschillende beleidsdomeinen stellen we scherpe randvoorwaarden en afwegingscriteria op. Zo bewaken we de ruimtelijke draagkracht: we realiseren een samenhangende (groen-blauw-grijs netwerk), functionele ruimte van goede kwaliteit waar aandacht is voor bestaande en nieuwe ruimtelijke eigenheid, (cultuur)historie en patrimonium, het belang van water, landschappelijke waarde, natuur en groen, en esthetiek. Ruimtelijke ingrepen voegen in ieder geval meer waarde toe - sociaal, functioneel, landschappelijk, economisch of ecologisch - dan ze eventueel verloren doen gaan.

40

De verblijfskwaliteit van het publieke ruimte moet optimaal zijn. De ruimte waarin iedereen zich zelfstandig kan bewegen, richten we goed en logisch in: naast samenhang zijn onder andere de sociale en verkeersveiligheid, de schaal, beeldkwaliteit, leesbaarheid en comfort en gebruiksvriendelijkheid ontwerpcriteria. Door autoverkeer in en om de stedelijke ruimte te reduceren verminderen geluidsoverlast en fijn stof, en dat is in het voordeel van de verblijfskwaliteit.

We stimuleren het hergebruik van bestaande bebouwing en verharding. We vernieuwen het bestaande weefsel en (woon)patrimonium. We ontwikkelen hiervoor concrete maatregelen en vragen aan de Vlaamse overheid om terug aandacht te hebben voor de betoelaging van stadsvernieuwingprojecten (publieke en private) die het mogelijk maken om slechte of moeilijk te saneren woonblokken aan te pakken.





## 1.5. We gaan duurzaam om met de ruimte door te delen en te vernieuwen in plaats van zomaar te groeien

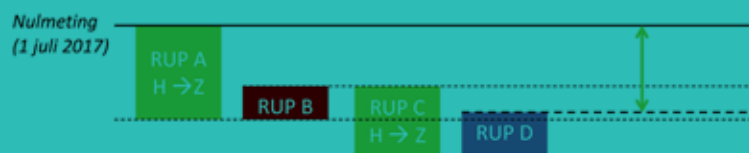
Wanneer de stad groeit, moet dat op een duurzame manier gebeuren. Verstandig groeien is het sleutelwoord. We kiezen voor ruimteneutraliteit. De groei van de stad vangen we op binnen het stedelijk gebied. We kiezen voor inventieve oplossingen waarbij we de beschikbare ruimte en het bestaande patrimonium op een efficiënte(re) manier inzetten.

### Ruimteneutraliteit bepalen

Ruimteneutraliteit betekent dat we per saldo op ons grondgebied geen bijkomende harde bestemmingen meer aanspreken om de ruimtelijke ontwikkeling in Gent op te vangen. De vraag naar bijkomende ruimte voor wonen, werken, recreatie, toerisme, infrastructuur, gemeenschaps- en andere voorzieningen wordt dus binnen de bestaande harde bestemmingen opgevangen.

Met een harde bestemming bedoelen we iedere bestemming in de verordenende plannen (gewestplan, BPA of RUP) met uitsluiting van een agrarische-, groen-, bos-, natuur-, buffer-, waterweg of gelijkwaardige (zachte) bestemming. We hanteren de categorisering zoals ze in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wordt gehanteerd. Zo behoren bijvoorbeeld de woonuitbreidingsgebieden en de reservegebieden voor economische activiteit<sup>3</sup> tot de groep van de harde bestemmingen. Deze strategie betekent een stand-still in de totale omvang van de harde bestemmingen maar laat verschuiving ertussen zeker toe. Het kan ruimtelijk verantwoord zijn een agrarische of bufferbestemming toch te herbestemmen naar een woon-, werk- of infrastructuurbestemming, zolang we op ons grondgebied maar een harde bestemming omzetten naar een zachte bestemming (bijvoorbeeld een agrarische, groene of waterbestemming) en het referentiepunt (nulmeting) niet wordt overschreden. Daar waar we een harde naar een zachte bestemming omzetten, is geen compensatie nodig want dit raakt immers niet aan de ruimteneutraliteit.

Onderstaande figuur verduidelijkt de methodiek:



We laten het principe van de ruimteneutraliteit met de stand-still in werking treden bij de voorlopige vaststelling van Ruimte voor Gent door de gemeenteraad. De nulmeting ligt op 1 juli 2017. We monitoren dit uitgangspunt continu en voegen in ieder ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) de ruimtemonitor bij.

In de lopende planningsprocessen en procedures voor herbestemming (via RUP's) brengen we het principe van de ruimteneutraliteit en de stand-still in beeld en formuleren we er in voorkomend geval voorstellen voor. Waar in de lopende processen al een afname van de omvang aan harde bestemmingen plaatsvindt, is er uiteraard geen probleem.

<sup>3</sup> In Gent gaat dit momenteel enkel om een kleine 'zone voor reserve industriegebied' binnen het RUP Groenas 4 Bovenshelde.

Efficiënt met de beschikbare ruimte omgaan is noodzakelijk, wil Gent een leefbare, kind- en leeftijdsvriendelijke, klimaatneutrale en klimaatrobuuste stad zijn. We moeten verdichten en verluchten door de schaarse ruimte optimaal te gebruiken, op zo'n manier dat dit tegelijk de leefkwaliteit versterkt. Daarom streeft Gent ernaar een groene, luchtige en sociale stad te zijn. Een stad waarin het groen-blauwe netwerk, een van de grote troeven van Gent, ten volle tot zijn recht komt. Een stad met een selectieve toegankelijkheid en grote verkeersveiligheid, met een netwerk van goed doordachte publieke ruimten en plekken die ontmoetingsmogelijkheden creëren. Een stad die duurzaam omgaat met energiebronnen en een energie-efficiënte inrichting van de ruimte nastreeft. Om dit allemaal te bereiken is verdichten in de enge betekenis van het woord onvoldoende. Gent moet slim verdichten door ruimte goed te delen, te combineren, te hergebruiken of tijdelijk te gebruiken. We moeten ook verluchten en ontpitten waar nodig.

We spelen in op de bestaande kwaliteiten van de ruimte, houden rekening met zwaktes van de plek, lawaaierigheid bijvoorbeeld, en brengen nieuwe ruimtelijke kwaliteiten zoals natuur, landschap of doorwaadbaarheid in. Er is dus een duidelijke strategie nodig over *waar* we verdichten en verluchten, maar ook een kader voor *hoe* we dat doen. Dit werken we verderop uit. De ruimtelijke draagkracht is hier maatgevend. Dit betekent dat we denken aan onder meer privacy, mobiliteit, duurzaamheid, groen en eigenheid. Daarnaast moeten we bij het verdichten diverse doelgroepen onder de Gentenaars in acht nemen en dus ruimte reserveren voor (nieuwe vormen van) gezins- en kindvriendelijke woningen, ook in dense gebieden.

## 1.6. We geven eigenheid aan wijken en ruimtelijk samenhangende gebieden

De stad is een mozaïek van buurten en wijken. De eigenheid van een wijk wordt sterk bepaald door de mensen die er wonen, maar ook door de ruimtelijke kwaliteiten en kenmerken. Het ruimtelijk beleid kan de eigenheid, leefkwaliteit, leesbaarheid en herkenbaarheid mee ondersteunen, versterken of bijsturen.<sup>4</sup> Publieke ruimtes zijn hierbij een belangrijke schakel. Het is belangrijk ze op maat van het kind, de voetganger en de fietser in te richten. Dit betekent dat de (leesbare en leefbare) publieke ruimte bescherming, comfort en beleving creëert.

We vertrekken niet alleen van bestaande plekken met een karakter, we creëren ook plekken waar we samen de stad maken: toegankelijke parken en pleinen, maar ook straten en informele, meer verborgen plekken waar mensen met elkaar samen leven. Deze plekken zetten aan tot beweging, bevorderen de gezondheid en bepalen mee de eigenheid van de stad en haar wijken. En vooral: ze geven kans tot ontmoeten. Het bevorderen van de sociale cohesie moet bij elke ruimtelijke ontwikkeling of ingreep een uitgangspunt zijn.

Diversiteit maakt dat de publieke ruimte op verschillende manieren gebruikt kan worden. Dit betekent dat ook evenementen van verschillende schaal in de stad belangrijke ruimtelijke consequenties hebben. Het evenementenbeleid is afgestemd op de draagkracht van de publieke ruimte. Die is onder meer afhankelijk van de bereikbaarheid, de omliggende functies, de schaal en inrichting van de ruimte, het publieke of meer private karakter van de plek. We houden in het oog dat er ook voldoende rust- en stilteplekken binnen de stedelijke ruimte zijn.

De publieke ruimte richten we flexibel en op maat van de plek in. Ze is tegelijk bruikbaar voor verschillende doelgroepen en komt tegemoet aan de behoeften en de eigenheid van een wijk of een buurt. Tijdelijke invullingen brengen er dynamiek.

Ook private projecten kunnen bijdragen aan bijkomende publieke ruimte en aan vernieuwing van de bestaande, en zo het netwerk versterken. Doorwaadbaarheid van private projecten is belangrijk.

Maar al die aandacht voor eigenheid mag van de stad geen verzameling op zichzelf staande wijken maken: de kwaliteiten, de mogelijkheden en de diversiteit van het geheel verliezen we niet uit het oog. Stedelijkheid is belangrijk. Daarom benaderen we de wijken niet als eilanden, maar percipiëren we ze als overlappende en elkaar versterkende stadsdelen.

We stimuleren de Gentenaars om de voordelen van stedelijkheid - de nabijheid van veel dingen en de diversiteit - optimaal en ook buiten hun eigen wijk te benutten. Dit doen we onder meer door de fysieke barrières minder scherp te maken: door de inrichting van de ruimte buigen we de huidige ruimtelijke grenzen (waterlopen, steenwegen, stadsring) om tot bindende elementen en integreren we ze in het fijnmazig stedelijk netwerk van onder meer openbaar vervoer en fiets. Zo stimuleren we het nabijheidsdenken en de sociale cohesie en ontstaan er spontane verdichtingskansen of nieuwe ontmoetingsplekken.

<sup>4</sup> Onder andere door selectieve bereikbaarheid, door prioritaire aandacht voor de publieke (groene) ruimte en erfgoed, door het verweven van functies en gebruikers en door het faciliteren van de vereiste toegankelijke (groen)voorzieningen, en dat alles met respect voor de draagkracht van de omgeving.

## 1.7. Mensen maken de stad

De ruimtelijke structuur en netwerken van de stad sturen het gedrag en het ruimtegebruik van de inwoners en gebruikers sterk: infrastructuur kan als een barrière werken, 'steenwegen' functioneren vaak al eeuwenlang als invalswegen, pleinen organiseren ontmoeting. Toch ondergaan inwoners en gebruikers van de stad de ruimtelijke structuur en netwerken niet zomaar. Ze spelen actief en vaak ook creatief in op ruimtelijke structuren en netwerken en maken via hun gebruik van de ruimte zelf in meer of mindere mate mee de stad.

Er is ook ruimtegebruik dat bewust of onbewust de ruimte transformeert, tot in haar meest fundamentele structuren en netwerken. Zo is er informeel en tijdelijk ruimtegebruik, waarbij burgers de mogelijkheden van een onbenutte of onderbenutte plaats verkennen of er plaats zoeken voor activiteiten waarvoor ze nog geen geschikte plek hebben vonden. De verandering in gebruik kan ook op een sluipende manier het hele karakter van de ruimte zelf veranderen. Dat gebeurde toen mensen de publieke ruimte massaal begonnen in te nemen voor het rijden met en het parkeren van auto's. Sluipverkeer is nog zo'n voorbeeld. Mensen kunnen door hun gebruik van de ruimte ook hun verzet tegen het officiële of feitelijke gebruik van de ruimte manifesteren, bijvoorbeeld tegen het bouwen in de open ruimte of in nu al dicht bebouwde wijken of het verkeersluw maken van de binnenstad.

'Mensen maken de stad' betekent niet dat elke vorm van individuele en collectieve ruimtelijke toe-eigening zomaar kan, wel dat er in het ruimtelijk beleid een belangrijke rol weggelegd is voor de Gentenaar en dat die mee de ruimte, haar structuren en netwerken mag en kan maken. Wat die rol in het algemeen mag en kan zijn, wordt in dit document verder uitgewerkt als de mensgerichte benadering van ruimtelijke planning. Het zal in elk concreet geval het voorwerp moeten uitmaken van een democratisch besluitvormingsproces, waarbij enerzijds de Stad erkend wordt als vertegenwoordiger van het algemene ruimtelijke belang (ruimtelijke draagkracht, sociale inclusie enzovoort), maar anderzijds ook de burger en zijn ruimtelijke kennis en competenties naar waarde geschat worden.

## 1.8. We beschouwen 'witruimtes' als essentieel in onze ruimtelijke ontwikkeling

Mensgerichte ruimtelijke planning vereist een flexibele omgang met de ruimte, ruimtelijke structuren en netwerken, zolang dit de ruimtelijke draagkracht niet overstijgt. Dit maakt het mogelijk in te spelen op nieuwe maatschappelijke behoeften en wensen en bijhorende

ruimte vragen. Voorbeelden van zulke nieuwe behoeften zijn er genoeg: de hernieuwde vraag naar religieuze ruimte onder invloed van migratie, stadsgerichte landbouw, inclusieve ontmoetingsruimte, autodeelsystemen, ruimte voor nieuwe of vernieuwende vormen van (creatieve) economie. Vaak zijn die nieuwe ruimte vragen wel te zwak om tegen gevestigd ruimtegebruik op te tornen. Daarom is het bestaan van zogenaamde witruimte essentieel in ruimtelijke ontwikkeling. In een dynamische stedelijke ruimte zijn er steeds ruimtes beschikbaar voor nieuwe vragen. Witruimtes kunnen veel verschillende vormen aannemen: braakliggende gronden (eventueel in afwachting van ontwikkeling), leegstaande panden, goedkope winkel-, woon- en werkruimtes enzovoort. Het zijn ruimtes waar geëxperimenteerd kan worden en waar initiatieven mogelijk zijn die mensen prikkelen en die daardoor aan de basis liggen van de rijke diversiteit en dynamiek die zich telkens opnieuw in de stad ontwikkelt. Het beleid kan deze witruimtes niet vooraf en ook niet definitief vastleggen, maar het houdt wel in het oog dat er steeds voldoende zijn en dat ze goed gespreid zijn over de stad. Het is eigen aan dergelijke tijdelijke witruimtes dat we ze moeilijk kunnen plannen en hier dus niet echt een sturend instrumentarium aan kunnen koppelen. Het komt er in de eerste plaats op aan de onbenutte en onderbenutte ruimtes te kennen, hun mogelijkheden op te merken en er een ontwerpflex voor te ontwikkelen. Dit laatste komt erop neer dat we bij ruimtelijke projecten mogelijkheden van tijdelijke invullingen in beeld brengen.

Verder kunnen we als Stad tijdelijke invullingen stimuleren door te fungeren als aanspreekpunt dat de juiste mensen met elkaar in contact brengt en door flexibiliteit qua wetgeving op Vlaams niveau te bepleiten.

## 1.9. We streven verweving en diversiteit na; we kiezen voor nabijheid

Een van de grootste troeven van Gent is de unieke verwevenheid. Gent is geen studentenstad zoals Leuven. Het is geen toeristenstad zoals Brugge, geen havenstad zoals Antwerpen. Gent is alles daarvan en veel meer. Ook de schaal van de stad draagt daartoe bij. De nabijheid en de bereikbaarheid scheppen mogelijkheden. Die bruisende mix van functies, sferen, architectuurstijlen en culturen spelen we in de toekomst nog meer uit. De ruimtelijke keuzes moeten die verwevenheid verder mogelijk maken en versterken. Daarbij moeten naast inwoners ook de andere gebruikers hun plekken in de stad krijgen zonder dat het evenwicht er op de helling komt te staan. Iedere Gentenaar moet op wandel- of fietsafstand van zijn woning toegang hebben tot (lokale) basisvoorzieningen zoals voedsel, beweging en spel, groen, werk,

onderwijs, kinderopvang en gezondheidszorg. Door nieuwe voorzieningenclusters en diensten in te brengen en door grote, monofunctionele bedrijven en gebouwen zoals ziekenhuizen, onderwijsinstellingen en sporthallen open te werken en doorwaadbaar te maken werken we aan microcentraliteit. Hierbij ambiëren we de vermindering van het aantal autoverplaatsingen van een gezin. We versterken hierdoor ook de sociale cohesie, spelen in op de demografische groei en de vraag naar gemeenschapsvoorzieningen en creëren ruimte voor economische groei. Ook louter financieel valt er veel te winnen: we vermijden buitensporige maatschappelijke kosten voor infrastructuur, energie, distributie en allerlei gemeenschapsdiensten door menselijke activiteiten evenwichtig te clusteren in onze ruimte.

Door in te zetten op fijnmazigheid en nabijheid ontstaan ook nieuwe verdichtings- en verluchttingsmogelijkheden die nog niet opgemerkt zijn.

### 1.10. We beogen selectieve maar hoogwaardige bereikbaarheid

Aansluitend bij de voorgaande principes - verweving, diversiteit en nabijheid - vormt ook selectieve bereikbaarheid een belangrijke pijler. Meer mensen betekent meer verplaatsingen. De stad moet voor iedereen bereikbaar blijven, maar dat mag niet ten koste gaan van de leefkwaliteit; we streven naar een bereikbare en leefbare stad, kortom naar hoogwaardige eigentijdse stedelijke mobiliteit. Ook dit is weer een kwestie van diversiteit, het inzetten van diverse modi voor goederenvervoer en personenverplaatsing is nodig om de symbiose tussen bereikbaarheid en leefkwaliteit echt te halen. Fietsen en wandelen vormen de basis, met het openbaar vervoer in tweede orde. De stad blijft bereikbaar met de auto, zeker voor de Gentenaars en Gentgebruikers voor wie de wagen om professionele of fysieke redenen onmisbaar is. Deze discussie overstijgt het verkeerstechnische. Ook ruimtesbeslag, verkeersveiligheid en brede toegankelijkheid van de stad zijn uitgangspunten: we bekijken hoe we een plek voor verschillende doelgroepen op de juiste manier bereikbaar maken; iedereen moet zich thuis voelen in de stad.

### 1.11. We stimuleren multifunctioneel en veranderingsgericht bouwen

Over het algemeen ontwerpen we gebouwen voor een specifieke gezins- of werksituatie, zonder erbij stil te staan dat de behoeften van gebruikers en maatschappij voortdurend veranderen. Daardoor moeten we gebouwen tijdens hun levensduur dikwijls grondig verbouwen of soms geheel of gedeeltelijk afbreken. De draagstructuur

of andere delen van het gebouw hebben op dat moment niet altijd hun verwachte levensduur bereikt. We benutten ze dus niet optimaal. Dit zadelt ons op met onnodige maatschappelijke, financiële en ecologische kosten. Door bij het ontwerp en de realisatie rekening te houden met toekomstige aanpassings- en gebruiksmogelijkheden verlengen we de nuttige levensduur van gebouwen en gebouwelementen. We kunnen bijvoorbeeld een neutrale primaire draagstructuur kiezen die voor woningen én kantoren kan dienen, ruimtes multi-inzetbaar ontwerpen en gebouwelementen demonteerbaar maken. Dan kunnen we een gebouw later efficiënt aanpassen, zodat het blijft beantwoorden aan onze veranderende behoeften. Het verkleint ook de milieu-impact van een gebouw.

### 1.12. De ruimtelijke structuur overstijgt de gemeentegrens: we passen Gent in in een ruimer stedelijk geheel

Ruimtelijke structuren en ontwikkelingen stoppen niet aan de gemeentegrens. Elementen zoals wonen, werken, mobiliteit, veiligheid, het gebruik van infrastructuur en voorzieningen, natuur en groen(polen) en voedselvoorziening behandelen we daarom ook beter op het niveau van de stadsregio. Als we het ruimtelijk beleid afstemmen op de verwevenheid die bestaat tussen de stad Gent en de buurgemeenten die deel uitmaken van de stadsregionale invloedssfeer, kunnen we naar synergieën zoeken zodat de stadsregio zich ruimtelijk verder op een evenwichtige, duurzame manier ontwikkelt. Zeker voor mobiliteit is een regionale strategie nodig. Daarom werken we aan stadsregionale samenwerking. Daarvoor bestaan op Vlaams en provinciaal niveau al ruimtelijke principes (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent, Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen). Die werken door in de keuzes die we op het niveau van de stad of de stadsregio maken. Gent moet zich als spil van een grootstedelijk gebied binnen een zeer dynamische regio waarmaken door die stedelijkheid ook ruimtelijk te versterken. Het doet dit op een duurzame en toekomstgerichte manier, rekening houdend met de draagkracht van de ruimte en de leefkwaliteit van de woon- en werkomgevingen. Deze ambitie kan verder ruimtelijk kracht bijgezet worden met een beknopte maar scherpe beschrijving van de (gewenste) ruimtelijke positie van Gent binnen de regio.

#### Gent als vernieuwend facet van de Flemish Diamond

Gent ligt op de scherpe westelijke hoek van de Flemish Diamond, zoals de Vlaamse Ruit tegenwoordig internationaal wordt genoemd, maar buiten de engere



Metropolitane AB-as die het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen nu presenteert. Dit laatste is onterecht. In die Flemish Diamond, een stedelijk netwerk op internationaal niveau, spelen de vier stedelijke gebieden Brussel, Antwerpen, Leuven en Gent namelijk elk hun eigen rol. Zij vullen elkaar economisch aan. Met een zeehaven, een hoogwaardige industriële handels- en dienstensector, een universiteit, verschillende hogescholen en een cultuurhistorisch waardevolle binnenstad met groeiende toeristische aantrekkelijkheid heeft Gent veel troeven. De kansen voor samenwerking en afstemming van functies met de drie andere grootstedelijke gebieden liggen voor het grijpen, als we blijven inzetten op de Flemish Diamond.

Gent wil zich daarbij niet op elk gebied internationaal manifesteren, maar zal eigen troeven uitspelen en gebruik maken van de kwaliteiten en potenties in de naburige steden. Het profileert zich daarbij als een ondernemende stad waar duurzame ontwikkeling vanuit de beleidsaandacht, de bekommernis van de inwoners en de ruimtelijke opbouw voorop staat. De strategische ligging, met snelle tot zeer snelle verbindingen naar de drie omliggende HST-stations en naar de luchthaven van Zaventem, spelen we als troef voor de regio uit. Met het Seine-Scheldeproject zal Gent de komende decennia nog belangrijker worden als binnenvaartknooppunt en industriehaven, zowel richting Nederland als richting Frankrijk en de Eurometropool (Rijsel-Kortrijk-Doornik). Het Zeekanaal is hier de structurele drager. Het Project Gentse Kanaalzone is een goed voorbeeld van grensoverschrijdende samenwerking, zeker met de recente economische samenwerking tussen Zeeland Seaports en het Havenbedrijf Gent. Het wordt verder uitgewerkt. De nadruk ligt op economische speerpuntontwikkeling,

het grensoverschrijdende karakter van het kanaal (als slagader van economische ontwikkeling) en de creatie en benutting van werkgelegenheidskansen voor de ruime regio.

### Potenties van de as Gent-Kortrijk-Rijsel

De as Gent-Kortrijk-Rijsel is een bestaande lineaire regionale structuur met grote troeven. Het betreft een sterk verstedelijkte band die door de Leie, de E17 en een spoorlijn sterk verknoopt is. We versterken de al stevige economische ontwikkelingen langs deze as en werken tegelijk voort aan een duurzaam mobiliteitsnetwerk en ondersteunende woonvoorzieningen.

### Gent als regionaal centrum

De regionale invloedssfeer van Gent als provinciale hoofdstad straalt uit tot over de provinciegrenzen. Hij strekt zich uit over nagenoeg heel de provincie Oost-Vlaanderen en over delen van West- en Zeeuws-Vlaanderen. De regionale aantrekkingskracht komt vooral door het jeugdige en dynamische imago, de aangename woonomgeving en het hoogwaardige stedelijke aanbod wat betreft werkgelegenheid, onderwijs en kinderopvang, cultuur en gezondheidszorg. Het is de ambitie van Gent deze centrumfunctie te behouden en waar mogelijk te versterken.

Omgekeerd moet Gent ook naar het 'hinterland' kijken en er een vernieuwde band mee aangaan. Met een innovatieve visie op open ruimte en landschapontwikkeling maken we buurgemeenten tot bondgenoten, waarmee we samen problemen daaromtrent bestrijden. Een duurzame strategie voor landbouw en voedselvoorziening is hoe dan ook stadsregionaal en baseert zich op een wederkerige relatie tussen stad en regio.

### **We versterken de regio door de oprichting van een samenwerkingsverband voor een streekvisie en -ontwikkeling (proces Regiolab)**

Om de regio te versterken, zowel van binnenuit als via een duidelijke nationale en internationale positionering, is meer duurzame samenwerking op lange termijn tussen de verschillende partners wenselijk. We willen tot één geïntegreerde streekvisie komen. Vertrekpunt daarvoor is de demografische transitie in de regio, die wordt geschat op een groei van 100.000 à 160.000 inwoners tegen 2050. Dat brengt uiteraard maatschappelijke, ruimtelijke en economische uitdagingen mee. De demografische transitie is daarom een goede aanleiding om nu aan die samenwerking te beginnen op basis van een gedragen streekvisie met een strategie voor de regio, die we met strategische projecten, concrete acties en instrumenten uitvoeren. Zo kunnen we de relatie tussen de (grote) stad en de omliggende gemeenten versterken, wat noodzakelijk is om de strategische uitdagingen op ruimtelijk en socio-economisch vlak aan te kunnen. De hele regio, stad inclusief, wordt daar beter van.

De strategische projecten, pilotprojecten en acties zijn niet 'louter iets van Gent' of 'louter iets van de (sub)regio', het komt er net op aan beide te verbinden binnen de ruimere streekvisie en strategie voor de regio. We willen vooral op twee verschillende, elkaar overlappende niveaus werken: thematisch (economie, mobiliteit, landschap en woningmarkt) en gebiedsgericht (verschillende schalen: gemeente, subregio, provincie, Vlaanderen of EU).

## 2. Ruimtelijke concepten voor Gent

De ruimtelijke concepten geven op hoofdlijnen aan op welke manier we met de ruimte in en rond Gent en vooral met de structurerende onderdelen daarvan moeten omgaan en hoe we ze moeten ontwikkelen om de ruimtelijke visie te realiseren. Ze zijn de basis voor de verdere uitwerking van Ruimte voor Gent en daarna voor de projecten en uitvoeringsplannen voor die plekken. Zij zijn stabiel en kijken tot 2030 en waar mogelijk tot 2050 door.

### 2.1. Water, topografie en bodem vormen de basis voor de groeiende stad

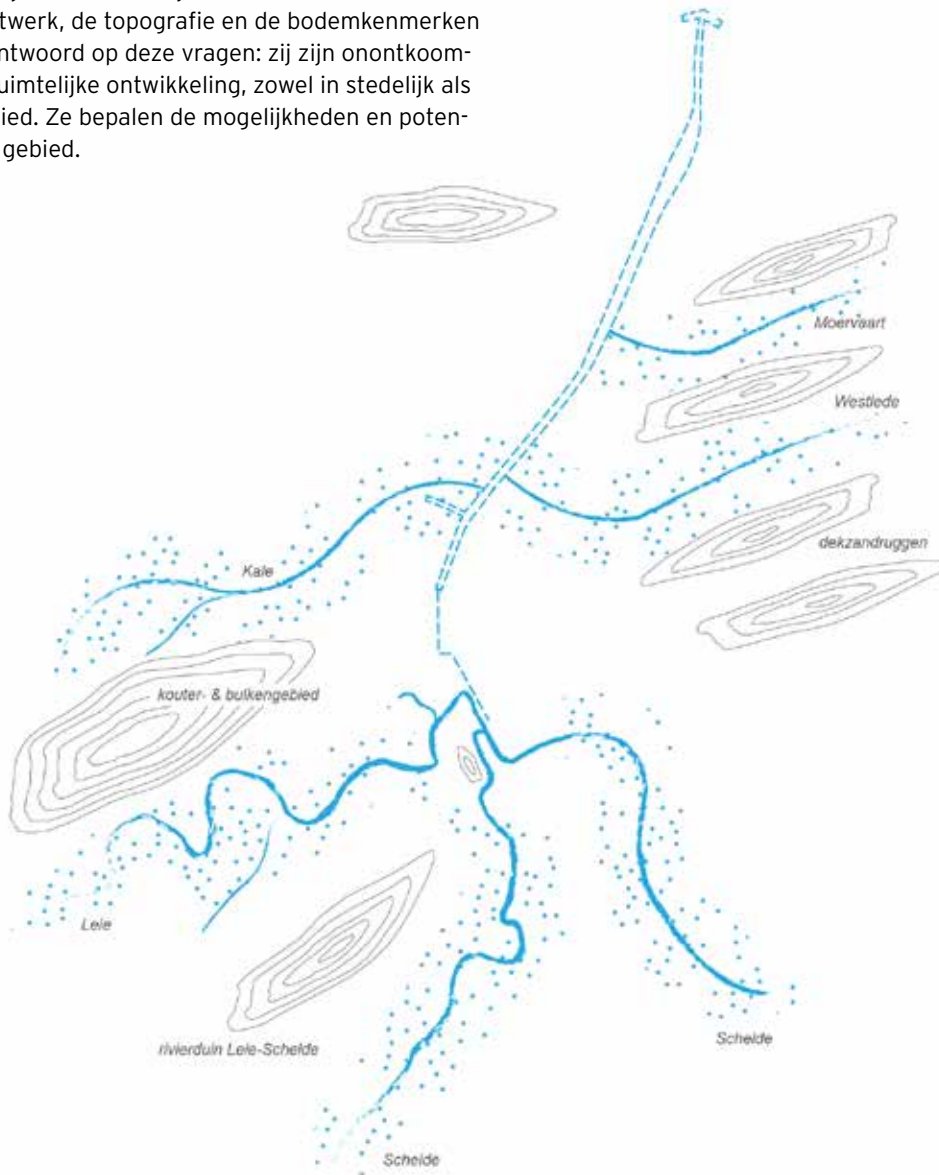
Waar en hoe kan er gebouwd worden en waar niet? Waar willen we de open ruimte bewaren en wat doen we met kleine, geïsoleerde onbebouwde ruimten binnen de stedelijke ruimte? Wat zijn goede landbouwgronden? Waar zijn er mogelijkheden voor bijkomend bos?

Het waternetwerk, de topografie en de bodemkenmerken geven een antwoord op deze vragen: zij zijn onontkoombaar bij de ruimtelijke ontwikkeling, zowel in stedelijk als in buitengebied. Ze bepalen de mogelijkheden en potenties van een gebied.

#### Water en topografie

Voor Gent in het bijzonder vervult het waternetwerk een prominente en ruimtelijk nog onderbenutte rol. De valleigebieden van de Schelde, de Leie, de Kalebeek, Meirebeek en Rosdambeek, en de depressie van de Moervaart/Zuidlede zijn structuurbepalend. Het zijn dragers van open ruimte en ze verbinden verschillende (groene) plekken en functies met elkaar. Daarom houden we de valleigebieden maximaal vrij van bebouwing.

De ruimte op en aan het water kan - zeker in het verstedelijkte gebied - **verschillende functies** naast elkaar vervullen: vervoer en transport, recreatie, landschap en beleving, natuur en groen, ecologie, wonen... Zo creëert water openheid en zichten. Dit maakt de ruimte aantrekkelijker om in te wonen, te werken en te verblijven. Net door die landschappelijke waarde maken we het water nog prominenter aanwezig en zichtbaar.<sup>5</sup>



<sup>5</sup> Onder meer door multifunctioneel gebruik, door het openleggen en zichtbaar maken van segmenten, door de relatie met het openbaar domein te optimaliseren.

We zetten in op de (groene) publieke ruimte langsheen het water en streven naar ruimtelijke **differentiatie en uniformiteit** van die ruimtes. De differentiatie in de binnenstad en de kernstad manifesteert zich in de verschillende publieke ruimtes: verhard plein, verlaagde kades, park(je), pad... Uniformiteit in materiaal- en kleurgebruik streeft dan weer een grotere herkenbaarheid en leesbaarheid na. Doorwaadbaarheid van de bouwblokken aan het water verbindt het water met de aanpalende wijken.

Het water vervult een belangrijke ecologische en natuurlijke rol,<sup>6</sup> ook in de binnenstad. Het brengt het groen tot in het centrum en zorgt voor verkoeling. Die rol van het water spelen we verder uit door onder meer bepaalde oevers te vergroenen en de waterkwaliteit te verbeteren. We houden de talrijke Gentse oevers vrij van doorgaand autoverkeer, we richten ze in als verblijfsgebied met ook verlaagde wandelterrassen, rustplekken en nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen over en langsheen het water.<sup>7</sup>

De waterlopen en valleigebieden verbinden het buitengebied met de binnenstad. De combinatie van het water-netwerk met groenassen creëert ware klimaatassen door de stad. Het zijn niet alleen verbindingen, ze brengen ook verkoeling door ventilatiestromen, open water, verdamping en schaduwwerking. We realiseren zoveel mogelijk ontbrekende ruimtelijke schakels.

Wateroverlast willen we voorkomen door **water vast te houden aan de bron**. Hemelwater ter plekke laten infiltreren is nog belangrijker geworden door de dalende grondwaterstanden. Het vormt een noodzakelijke aanvulling van deze grondwaterreserves.

Alternatieve oplossingen en innovaties zijn nodig om de wateropgave in de binnenstad en de kernstad op te lossen. Naast voldoende natuurlijke infiltratiemogelijkheden zijn ook innovaties als groene daken, waterpleinen en alternatieve vormen van bovengrondse en ondergrondse waterberging van het grootste belang voor de verdere ontwikkeling van de stad. De verhardingsgraad moet omlaag.

Ook een **goed functionerend rioolstelsel** is onmisbaar. Afvalwater wordt snel en efficiënt afgevoerd naar een zuiveringsvoorziening; we hebben oog voor de potenties van afvalwater als bron van energie. In de binnenstad en de kernstad bekijken we per project wat technisch mogelijk en ecologisch en economisch haalbaar is, voor de aanleg van een gescheiden rioolstelsel.

## Topografie

De ondergrond vormt de basis voor de natuur, de landbouw, het landschap, de kennis van het verleden en veel stedelijke ontwikkelingen. Daarom is niet alleen de zichtbare ruimtelijke (netwerk)structuur, maar ook de toestand van de ondergrond (bodem, grondwater en bodemleven) een criterium bij ruimtelijke ontwikkelingen.

**We beschermen de ondergrond.** Bij ruimtelijke ontwikkelingen gaan we uit van de intrinsieke waarde van de ondergrond en plaatsen we functies waar het vanuit de ondergrond het meest geschikt is. Om dat te bepalen gebruiken we de **bodemwaarderingkaart**.<sup>8</sup> Die is opgemaakt op basis van kaarten na de verstedelijking en verstening van Gent. Ze is daarom te beschouwen als een relictenkaart. Het is een kaart op structuurniveau (mesoschaal en soms microschaal) voor heel Gent. De bodems die niet op deze kaart voorkomen, zijn verzegelde en/of anders verstoorde antropogene bodems. We beheren het **archeologisch bodemarchief** dat in de bodem is opgeslagen goed, ofwel door behoud (in situ), ofwel door onderzoek en ontsluiting (ex situ) wanneer het voortbestaan ervan door nieuwe ontwikkelingen in het gedrang komt.

**We maken beter gebruik van de ondergrond.** Overal waar dat ruimtelijk en financieel haalbaar is, gebruiken we hem op een slimme manier om de druk op de bovengrondse ruimte op te vangen en als bron voor energie, maar doen dit met de nodige omzichtigheid. Net als de bovengrondse ruimte moeten we de ondergrondse ruimte multifunctioneel inzetten en daarbij doordacht te werk gaan. Monofunctioneel ondergronds ruimtegebruik kan andere, latere ondergrondse ontwikkelingen in de weg staan. Een ruimtelijke visie op lange termijn stimuleert multifunctioneel gebruik al is dit in de ondergrond geen gemakkelijke opgave aangezien niet elk gebruik aangewezen is. We moeten daarbij immers erkennen dat het gebruik van de ondergrond naast kansen, ook bedreigingen met zich meebrengt. Het gaat daarbij om kwesties als de scheiding tussen openbaar en privaat, de beheersbaarheid van de ondergrondse publieke ruimte,... De ondergrond mag in die zin niet worden beschouwd als de oplossing voor alle vraagstukken die bovengronds niet opgelost geraken.

47

<sup>6</sup> Ecologische en natuurlijke rol van water betekent:

- voldoende rustige plekken voor natuur (bijvoorbeeld door te differentiëren en te kiezen voor een rustige en een meer dynamische oever);
- stapstenen voor natuur creëren, ook in de binnenstad; ook kleine gebiedjes kunnen hierin een rol spelen.
- het water zelf en groene oevers zijn belangrijk als natuurverbinding.

<sup>7</sup> De studie 'Water in de stad' scheidt hier een kader voor. Bij de realisatie van groene oevers of verblijfsplekken ter hoogte van oevers gelden verschillende randvoorwaarden; de mogelijkheden van verbindingen en rustplekken op en aan het water worden voor potentiële locaties verder onderzocht rekening houdende met onder meer natuurwaarde, aanwezige 'overbreedte', historische waarde. We streven daarbij naar geen of slechts minimale bijkomende verharding.

<sup>8</sup> We delen de (oorspronkelijke) bodems op in drie categorieën:

- zeer waardevolle bodems: bijzondere/oorspronkelijke bodems, zowel natuurlijke als antropogene of cultuurhistorische;
- waardevolle bodems: herkenbare bodems (zowel de natuurlijke als de antropogene of cultuurhistorische);
- minder waardevolle of sterk verstoorte bodems.

Wanneer een project of nieuwe ontwikkeling binnen een gebied met een zeer waardevolle bodem valt, is verstoring (vergraving of bebouwing) in principe uitgesloten; binnen een gebied met waardevolle bodems is verder onderzoek nodig. Er wordt dan maximaal getracht de waardevolle bodems te behouden zonder de bestemming onmogelijk te maken.

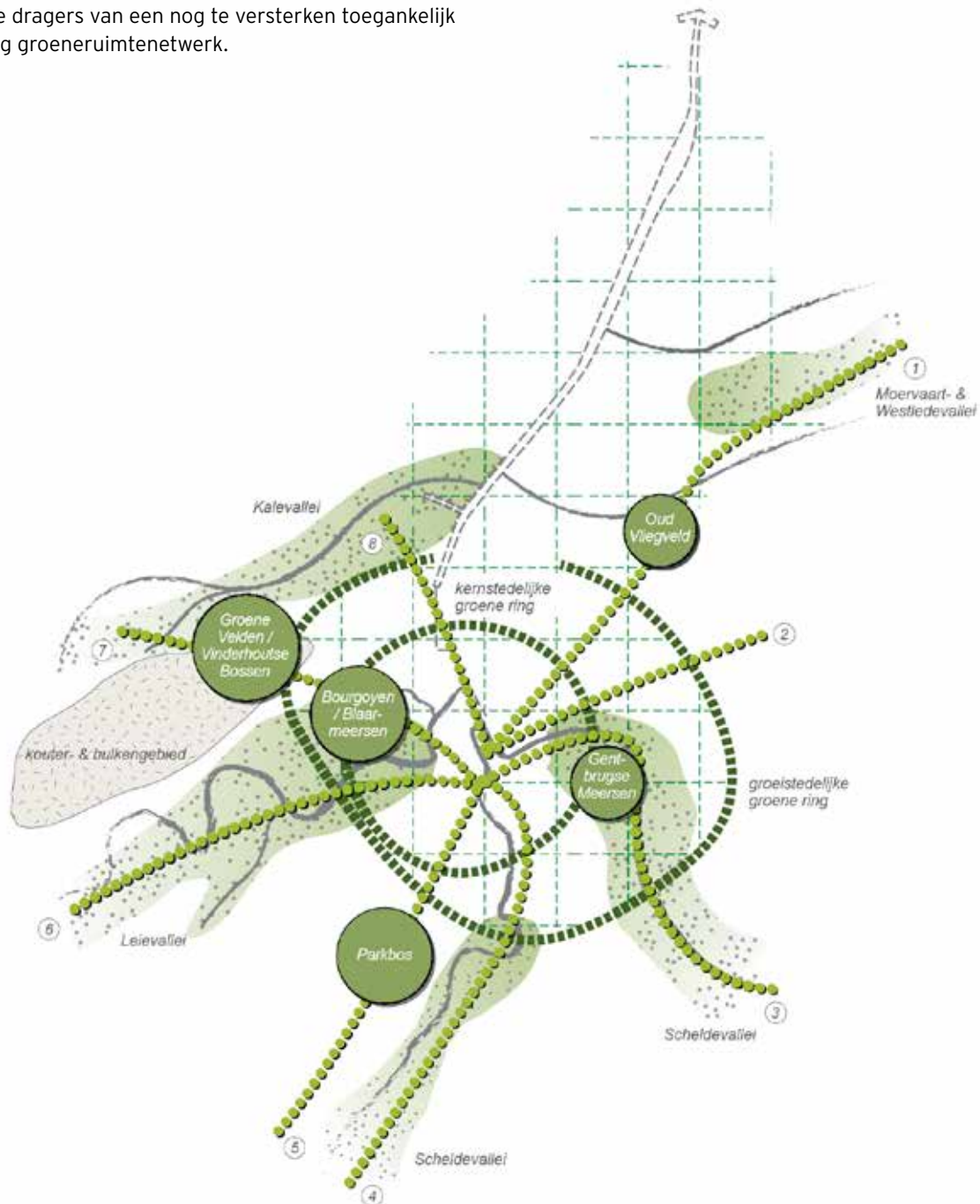
Er worden voorstellen geformuleerd voor het documenteren en archiveren van waardevolle sites die niet beschermd kunnen worden.

## 2.2. Groen-blauwe dooradering levert zuurstof in en rond de stad

Het groeneruimte- en het waternetwerk in de stad moeten een samenhangend geheel vormen, vooral ecologisch, maar ook landschappelijk en recreatief. Dit aaneengesloten groeneruimtenetwerk start vanuit de dragende groenstructuur en vertakt zich gaandeweg tot een fijnmazig weefsel van kleine, goed gespreide en bereikbare groene ruimtes diep in de verharde en stedelijke ruimte.

Binnen de stedelijke ruimte zijn de vijf groenpolen, de acht groenassen en op een lager niveau wijkparken en andere stedelijke groene en groen-blauwe ruimtes belangrijke dragers van een nog te versterken toegankelijk fijnmazig groeneruimtenetwerk.

- **We bouwen verder aan vijf groenpolen:** de Gentbrugse Meersen, de Groene Velden/Vinderhoutse Bossen, het Oud Vliegveld Oostakker/Lochristi en het Parkbos Zwijnaarde. Het stedelijk groengebied Bourgoyen - Malem - Blaarmeersen - Snepmeersen zien we als de vijfde groenpool. Zij brengen robuust groen in en nabij de stedelijke ruimte.
- **We versterken de acht groenassen.** Zij vormen een recreatieve, ecologische en landschappelijke verbinding tussen het buitengebied en het centrum. Ze brengen het groen tot diep in de stedelijke ruimte en zorgen voor verkoeling.





- Naast de groenassen creëert een **groene recreatieve ring rondom de kernstad** dwarsverbindingen tussen verschillende te beschermen en te versterken natuur- en groengebieden. Het is een kralenketting van natuurlijke, landschappelijke en recreatief aantrekkelijke groengebieden (zoals het Westerringspoor). Behalve een ecologische functie vervullen ook deze dwarsverbindingen een functie als fietsverbinding waarop sport- en andere voorzieningen aantakken. Ook de te vergroenen R4/ringvaart beschouwen we als een groene ring (infrastructuurgroen).
- We realiseren bijkomende wijkparken en woongroen. Idealiter vindt iedere Gentenaar een wijkpark (groter dan een hectare, tien vierkante meter per inwoner) op ten hoogste 400 meter van zijn woning, plus woongroen van minder dan een hectare op hooguit 150 meter. Dit groen dient niet alleen voor recreatie, het fungeert ook als stedelijk rustpunt en als klimaatgroen (opvang van hemelwater, verkoeling).

In tegenstelling tot de meer dynamische functies zoals industrie, transport, kantoren of wonen heeft het groeneruimtenetwerk behoefte aan rust en stabiliteit en temporele robuustheid om zijn natuur- en klimaatfuncties te kunnen vervullen. Dat betekent dat het voldoende ruimte en ontwikkelingstijd moet krijgen. Oudere groene ruimtes hebben immers een grotere impact en draagkracht dan jonge gehelen. Op die manier bouwen we aan een **stabiel en robuust groeneruimtenetwerk** waarin de meer veranderlijke functies zijn ingebed. Het geeft de stad en haar verschillende wijken mee eigenheid en zuurstof. **Stand-still van de natuur blijft een uitgangspunt.**

De robuustheid van het netwerk maakt dat het ook standhoudt of zich kan aanpassen bij voortgaande klimaatwijzigingen zoals verdroging en temperatuurstijging.

De open ruimte blijft behouden. De valleien van Leie, Schelde, Kale, Meirebeek, Rosdambeek en Moervaart/Zuidlede en het kouter- en bulkenlandschap creëren immers openheid nabij de stedelijke en de havenontwikkeling en houden groen en open ruimte vlot bereikbaar vanuit het verstedelijkt gebied. De bosstructuur vraagt extra aandacht: deze is in Gent beperkt in oppervlakte en sterk versnipperd. Om die bosstructuur en de samenhang ervan te versterken werken we aan grotere aaneensluitende boscomplexen en aan het verruimen van een ondersteunend netwerk van kleinere boscomplexen die onderling verbonden zijn door bomenrijen, dreven, kasteelparken of andere landschappelijke structuren.

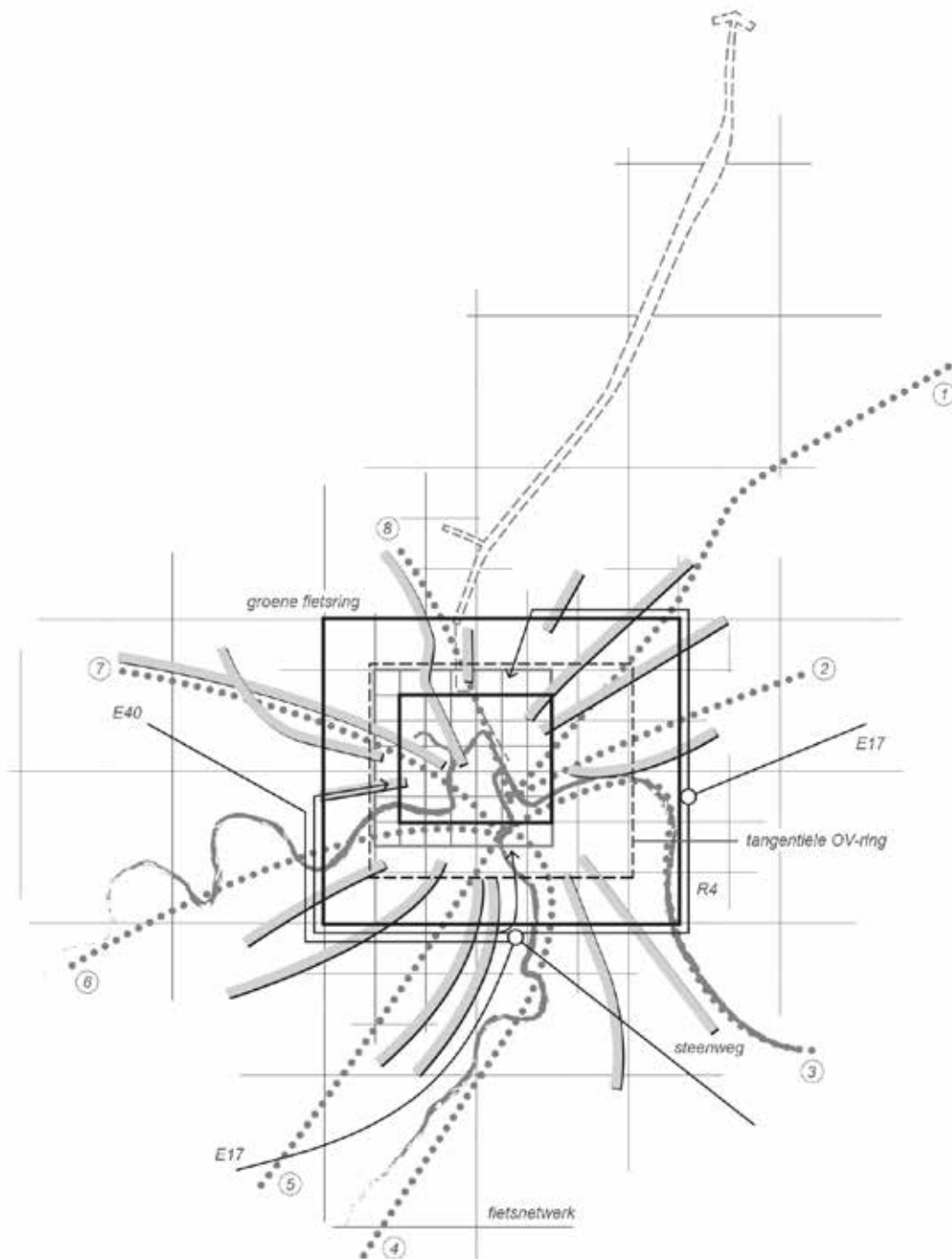
Waar mogelijk geven we de openruimtegebieden **een multifunctionele rol**. We houden daarbij rekening met de bestaande natuurwaarden en de draagkracht van het gebied: natuurontwikkeling, landbouw, bosuitbreiding, recreatie en klimaatmitigatie en -adaptatie. **Recreatief medegebruik** van het groeneruimtenetwerk is belangrijk, zowel in het buitengebied als in het stedelijk gebied.

**Landbouw** neemt een belangrijke plaats in binnen de open ruimte. Het agrarische bestemmingsgebied staat onder druk, onder andere door 'vertuining' en 'verpaarding'. Daarom beschermen we de huidige landbouwgrond voor professionele landbouw, vooral in het Kouter- en Leieland en in mindere mate in de Moervaart- en Zuidledevallei, en zetten in op voedselproductie.



### 2.3. Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen voor het openbaar vervoer garandeert selectieve bereikbaarheid

Gent kiest voor multimodale en selectieve bereikbaarheid. Mensen moeten wel kunnen kiezen hoe ze zich binnen de stad verplaatsen, maar een leefbare stad moet wel bereikbaar zijn, maar niet altijd, overal, op gelijk welke manier. Om dit goed te organiseren is er een **grote samenhang tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid** nodig. De ontwikkeling van functies in stad en regio is afgestemd op de netwerken van auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer en op de knooppunten waar deze netwerken samenvallen.



Om die selectieve en multimodale bereikbaarheid te garanderen en te sturen gebruiken we in de eerste plaats de bestaande infrastructuur. Nu al verzorgen meer dan vijftien invalswegen<sup>9</sup> en acht groenassen<sup>10</sup> ruim twintig radiale verbindingen naar het stadscentrum. We werken voor alle steen- en invalswegen en groenassen een specifiek bereikbaarheidsprofiel uit en bepalen hun gewenste functie binnen het netwerk.

We richten het ruimtelijk beleid op het **STOP-principe** (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privévervoer, in volgorde van belangrijkheid). We versterken stappen, trappen en ook openbaar vervoer. We geven die vervoerswijzen ook fysiek de nodige ruimte bij de inrichting van de publieke ruimte. In tweede orde geven we dan plaats aan de auto voor wie deze onmisbaar is. Door auto's efficiënter in te zetten en te delen komt er parkeerruimte vrij, waardoor meer mogelijk is op straten en pleinen. Het STOP-principe passen we consequent toe op verschillende niveaus: van strategische beleidskeuzes tot en met de inrichting van de publieke ruimte. Daardoor beperken we verplaatsingen in tijd en ruimte.

Onze grootste aandacht gaat naar de fiets. Gent is toe aan *bicycle urbanism*. Behalve op het openbaarvervoer- en voetgangersnetwerk zetten we ook bijzonder in op een aaneensluitend fijnmazig structurerend netwerk van fietsverbindingen dat ruimtelijke ontwikkelingen ondersteunt. Door de schaal van de stad, de mogelijkheden van de waterlopen als fietsaders en het fijnmazig weefsel leent de structuur van Gent zich hiertoe. Bovendien hebben we het versterken van de fietsinfrastructuur als Stad vooral zelf in handen.

- We werken in de eerste plaats aan een gesloten netwerk van fiets- en voetpaden dat tot diep in de stedelijke regio loopt. Naarmate de densiteit vergroot, neemt ook de fijnmazigheid van dit netwerk toe.
- Naast de radiale verbindingen van de rand naar het centrum (onder meer de acht groenassen en een aantal steenwegen) versterken we ook de tangentiële fietsverbindingen tussen de verschillende kernen van de stadsregio. De groene ring rondom de kernstad is daar een belangrijk deel van.

- Het openbaarvervoernet verknoopt maximaal met het fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk. Ook hier zetten we in op tangentiële verbindingen. We koppelen dit openbaarvervoernetwerk en het fiets- en voetgangersnetwerk aan een volwaardige P+R-infrastructuur (ook P+B en P+W).
- Het toekomstig (auto)netwerk van hoofd- en primaire wegen ligt tangentiël ten opzichte van de stedelijke en havenontwikkeling. De R4 en E40 zijn het belangrijkste. Drie hoofdvalswegen - (1) de verbinding tussen de stadsboulevard R40 en de E40 op de locatie van de huidige B401 (verder te onderzoeken), (2) de Drongensesteenweg en (3) de Afrikalaan zijn primaire wegen type II - ontsluiten de stedelijk gebied, de zuidelijke havenring ontsluit de kanaalzone. Op lange termijn willen we dat de R4 gesloten wordt door een volwaardige Sifferverbinding. De stadsboulevard R40 neemt een (afnemende) verdelende rol naar de kernstad en de binnenstad op, maar krijgt vooral een grotere verblijfskwaliteit. Doorgaand verkeer (ook snelwegen) door het verstedelijkte gebied en in het bijzonder het stadscentrum beperken we.
- We benutten de potenties van het fijnmazig waternetwerk voor toerisme en goederen- en personentransport beter. Het is belangrijk voor ogen te houden dat Gent een specifieke structuur van waterwegen kent, enerzijds fijn dooraderd, anderzijds met allerlei beperkingen: sluisen, beperkte doorvaarhoogte, gabarieten, dieptes, ontoegankelijke kaaien... We ontwikkelen daarvoor een ruimtelijke strategie op maat van Gent.
- Samenhang aanbrengen tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid betekent ook kiezen voor een doordacht locatiebeleid en voor diversiteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Door nabijheid te verzekeren, door functies bij elkaar te brengen en ze op een slimme manier te verweven en door meer functies te concentreren op knooppunten en fietsassen of assen van openbaar vervoer combineren en verminderen we verplaatsingen. Het potentieel om dergelijke ketenverplaatsingen te verhogen is een belangrijke stedelijke kwaliteit.
- Logistiek en distributie zijn belangrijk. Blijven we inzetten op verweving, dan moeten we vermijden dat logistieke activiteiten de leefkwaliteit aantasten. We optimaliseren de stedelijke logistiek door de realisatie van een stadsdistributieplatform. Hier zien we een belangrijke rol voor ruimtelijke knopen waar het water-, fiets- en (internationaal) autoverkeersnetwerk gelinkt zijn.

<sup>9</sup> De belangrijkste invalswegen zijn (in wijzerzin): Antwerpsesteenweg, Land van Waaslaan, Dendermondssteenweg, Brusselsesteenweg, Hundelgemsesteenweg, Zwijnaardssesteenweg, Oudenaardssesteenweg, Kortrijksesteenweg, Beukenlaan, Drongensesteenweg, Brugse Vaart (N9), Evergemsesteenweg, Meulesteedsesteenweg en Gentstraat.

<sup>10</sup> De acht groenassen zijn de volgende:

- Oostakker (groenas 1)
- Sint-Amandsberg (groenas 2)
- Zeeschelde (groenas 3)
- Bovenschelde (groenas 4)
- Parkbos (groenas 5)
- Leie (groenas 6)
- Vinderhoutse Bossen (groenas 7)
- De Lieve (groenas 8)

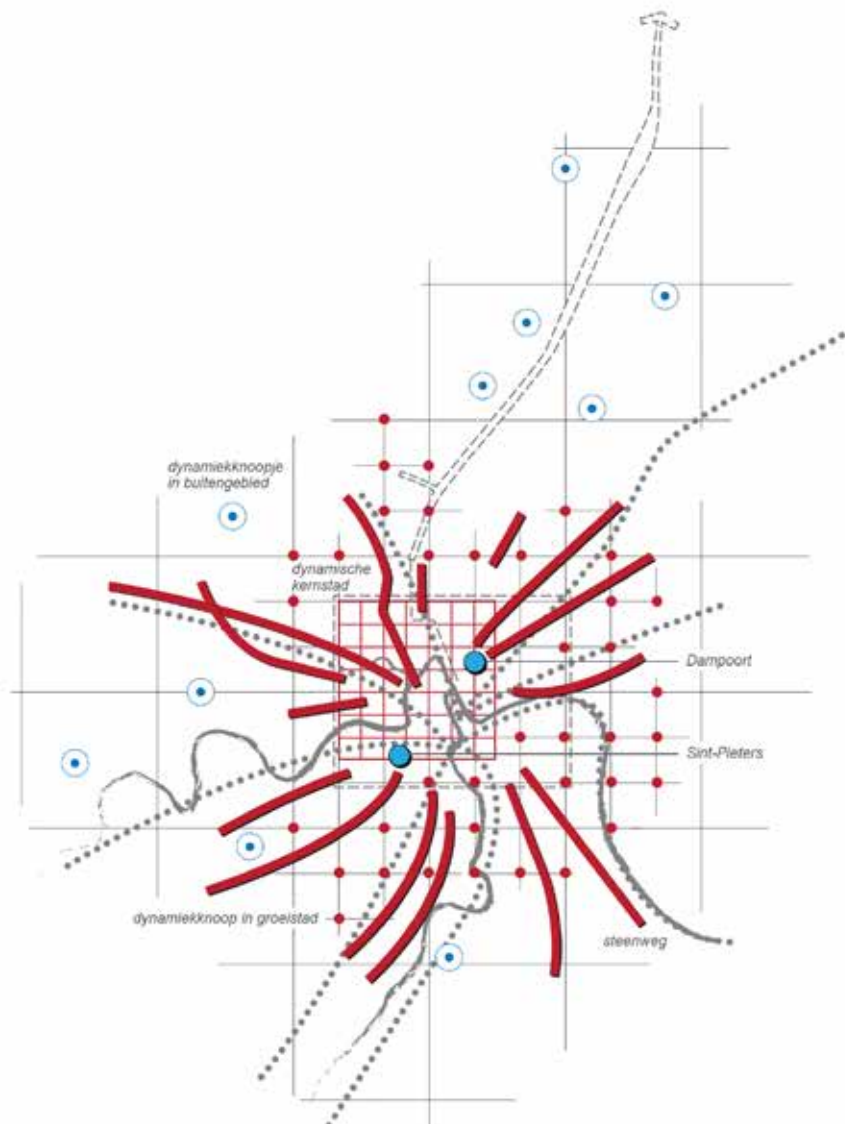
Omdat de invloedssfeer van Gent verder reikt dan de stadsgrenzen, stoppen ook de mobiliteitsuitdagingen daar niet. Buurgemeenten ondergaan de nabijheid van de stad, en omgekeerd voelt Gent heel sterk de mobiliteitsdruk vanuit de omliggende gemeenten. **We bekijken mobiliteit daarom op stadsregionaal niveau.**

## 2.4. We verdichten op een slimme manier in de nabijheid van voorzieningen, knooppunten in het mobiliteitsnetwerk en water en groen

We verdichten slim, dat wil zeggen vooral in de nabijheid van voorzieningen, van stedelijke groen-blauwe ruimtes en nabij de knooppunten in het openbaarvervoer- en fietsnetwerk. Tegelijk creëert verdichten op de ene plek mogelijkheden om op een andere plek te verluchten. Behalve ter hoogte van knooppunten aan de steenwegen en de groenassen zijn er nog veel mogelijkheden tot verdichten nabij ruimtelijke knooppunten in de groei-stedelijke gebieden of 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken. Daar nemen woningen nu vaak veel ruimte in, op een inefficiënte manier dan nog, en zijn ze vooral op autobereikbaarheid gericht. We starten een transitieproces om de ruimte in die wijken beter te gebruiken.

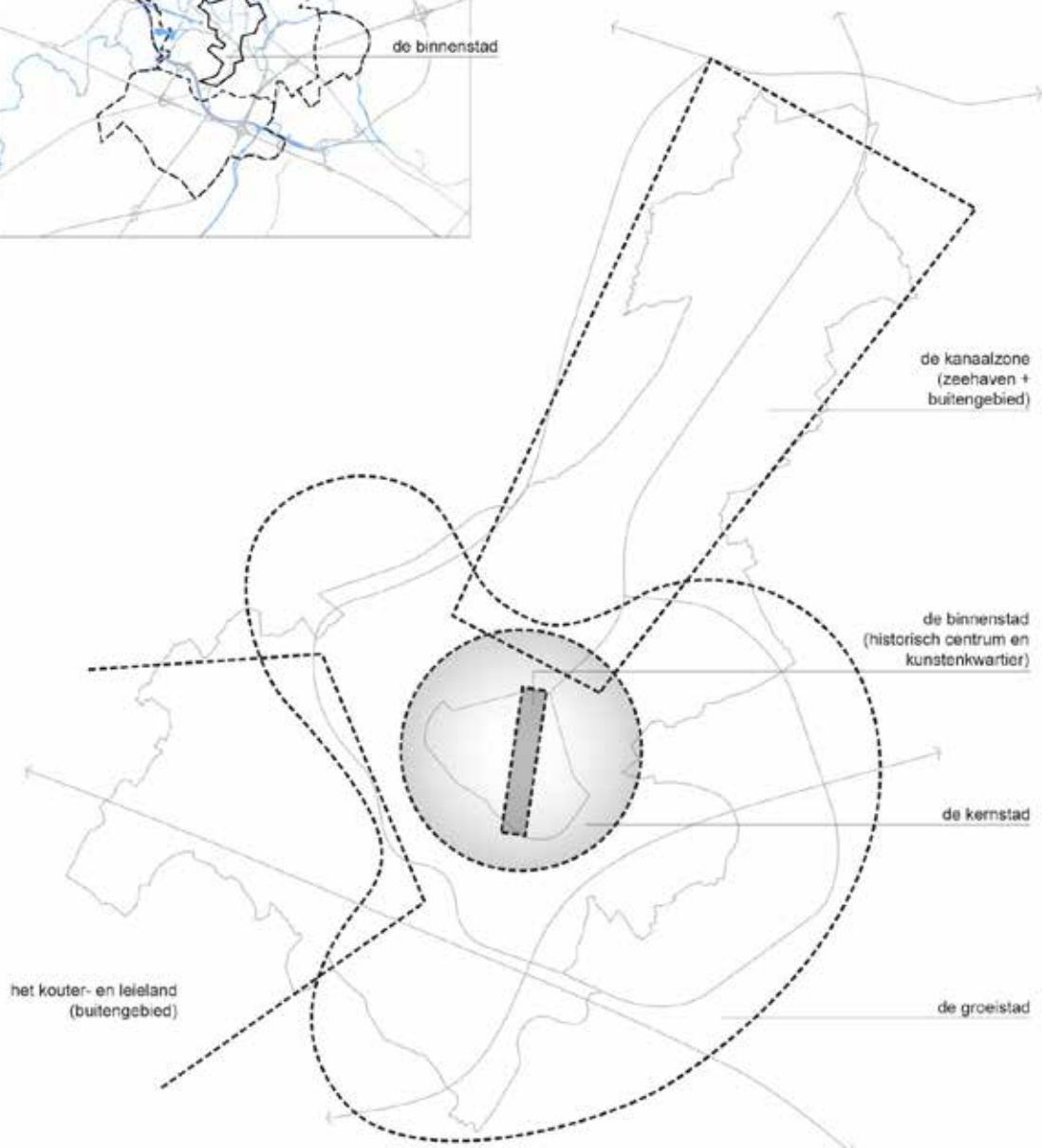
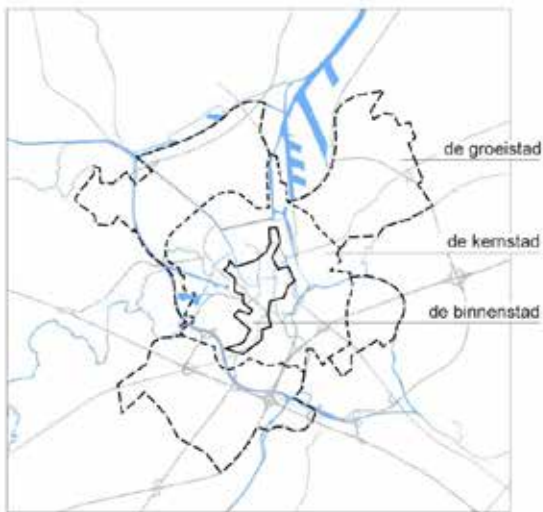
Op die ruimtelijke knooppunten creëren we dynamiek door **functies te verweven**: behalve extra woningen komen er ook voorzieningen, werkgelegenheid en (groene) publieke ruimte aan de verdichtingsplekken. Die verwevenheid creëert microcentraliteit en maakt bijvoorbeeld meervoudig ruimtegebruik mogelijk. Ze levert de noodzakelijke hoeveelheid gebruikers voor het openbaarvervoer- en fietsnetwerk en creëert extra mogelijkheden voor (collectieve) energievoorzieningen.

**Infrastructuur voor het openbaar vervoer, fietsen en voetgangers** domineert de inrichting van de ruimtelijke knooppunten. Zo komen nieuwe stedelijke knooppunten tot stand, plekken van microcentraliteit, met een eigenheid op maat van de plek. Dit betekent dat we de ruimtelijke draagkracht en de leefbaarheid op die plekken (voldoende ruimte voor groen, leesbaarheid, verkeersveiligheid, minder geluid en fijn stof...) respecteren. Verdichten vraagt daarom om een **gebiedsspecifieke** aanpak. Het is niet de bedoeling dat elke plek in de stad een ruimtelijk knooppunt wordt. We respecteren de draagkracht en de genius loci van een zone of wijk.





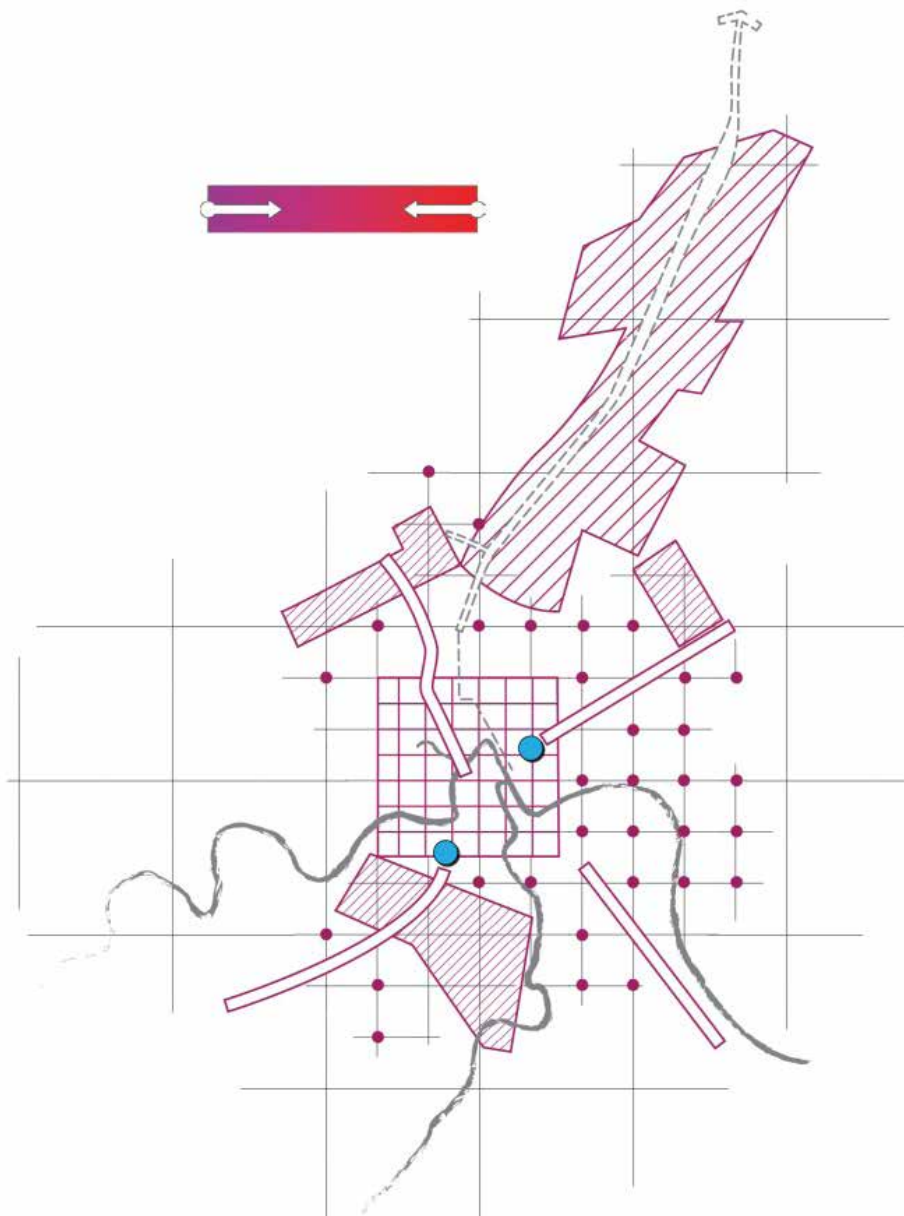
We onderscheiden naast de kanaalzone vier **deelruimten**: de binnenstad (het historisch centrum en het Kunstenviertel), de kernstad (19de-eeuwse wijken), de groeistad (20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken) en het buitengebied (het Kouter- en Leieland, de Moervaartvallei, de kanaaldorpen en een stuk van de Scheldevallei). Elk van deze deelruimten heeft een eigen morfologie, functionele samenstelling en verschijningsvorm die vraagt om een eigen werkwijze. We werken voor iedere deelruimte en entiteit een verdichtings- of ontpettingsstrategie op maat uit met aandacht voor het bestaande patrimonium en weefsel. Mariakerke-Kolegem vraagt bijvoorbeeld om een andere verdichtingsstrategie dan het centrum van Sint-Denijs-Westrem of het historisch centrum. In de kernstad ligt de nadruk dan weer op **herstructurering en verluchting**. In perifere kernen is verdichting zinvol, maar op de bescheiden schaal van het buitengebied.



## 2.5. We verweven werk, ondernemerschap en innovatie in de stedelijke ruimte

Ook op ruimtelijk-economisch vlak kiezen we voor verweving. **Verweven van functies is de regel, scheiden de uitzondering.**

Concreet willen we de stad ruimtelijk-economisch nog beter positioneren door diverse (verstedelijkte) gebieden - ook zones waar de klemtoon op wonen ligt - een duidelijk ruimtelijk-economisch profiel te geven. Die economische functies in woonzones staan nu vaak onder druk. We werken de juiste ruimtelijke instrumenten uit om werkgelegenheid binnen het woongebied te stimuleren, uiteraard met respect voor de draagkracht en het evenwicht binnen de (woon)omgeving. Die ambitie ondersteunt tegelijk enkele andere ruimtelijke doelstellingen: het versterken van de ruimtelijke eigenheid, het creëren van microcentraliteit en het vrijwaren van de resterende open ruimte.



Natuurlijk is niet alles te verweven en kiezen we soms voor (overwegend) **monofunctionaliteit**. De zeehaven en de werkplekken rond de R4 (aan de Evergemse-, Antwerpse- en Kortrijksesteenweg en in de Zuidelijke Mozaïek<sup>11</sup>) en de E40 zijn hiervoor het meest geschikt. Deze zones kunnen we bufferen tegenover kwetsbare functies en ze zijn goed ontsluitbaar voor vrachtverkeer vanaf het hoger wegennet. We creëren wel mogelijkheden op maat om in overwegend monofunctionele economische zones toch ondersteunende en complementaire functies toe te laten. Dat schept mogelijkheden voor **zuinig ruimtegebruik** (bijvoorbeeld parkeerruimte of personeelsrestaurant delen) of het **vermindere van verplaatsingen** (kinderopvanglocaties of afhaalpunten op of nabij een bedrijventerrein). Groene dooradering en ecologische infrastructuur binnen die zones is belangrijk.

Ook in kleinere economische zones verweven binnen de stedelijke ruimte<sup>12</sup> blijft de klemtoon liggen op de economische activiteit.

We willen de bestaande economische zones optimaliseren door bedrijfsprofielen (vanuit ruimtelijk oogpunt) te linken aan hun ruimtelijk profiel of 'DNA'. Dit 'ruimtelijk DNA' moet voor elke economische zone verduidelijken onder welke ruimtelijke voorwaarden en kenmerken (mobiliteit, groen, beeld, hinder...) economische en andere functies mogelijk zijn. Dat maakt het ons mogelijk op een strategische en tegelijk duurzame manier op nieuwe trends en dynamieken in te spelen en een interessant vestigingsklimaat, creatie van werkgelegenheid en lokale economie te ondersteunen.<sup>13</sup>

Door bepaalde bedrijven te clusteren, creëren we een meerwaarde. Als bedrijven ruimtelijk in elkaars nabijheid liggen, zijn er bijvoorbeeld mogelijkheden om ruimtes te delen of duurzame energiesystemen uit te bouwen. Bestaande monofunctionele kleinhandelsclusters aan steenwegen bouwen we uit tot meer multifunctionele polen (met de nadruk op de economische functie).

Ook landbouw is een belangrijke economische functie die voldoende ruimte nodig heeft. We streven naar **stadsgerichte landbouw die bijdraagt aan een klimaatneutraal Gent**. Door de ruimte te delen en functies effectief en efficiënt te verweven creëren we landbouw mogelijkheden zonder bijkomende grond in te nemen.

- We kiezen voor een gebiedsgerichte benadering: in de binnenstad, kernstad en groeistad wegen we verdichting en ontpitting af in functie van combinaties van groen en stadsgerichte landbouw. We onderzoeken de mogelijkheden van stadsgerichte landbouw binnen de stedelijke ruimte (publieke ruimte, braakliggende terreinen, tijdelijk onbebouwde percelen, dak- en gelaagde landbouw, volkstuinten...).
- In de groenpolen streven we multifunctionaliteit van het landbouwgebied na en levert de landbouw behalve landbouwproducten ook diensten aan natuur en landschap.
- In 'landelijk Gent' is landbouw in de eerste plaats voedselproducent en daarnaast ook (mede)beheerder van de open ruimte.

<sup>11</sup> Het betreft volgende economische zones: Haven 9000-9200 (aan de Evergemsesteenweg/Industrieweg), Oostakker (aan Antwerpsesteenweg) en Gent-Zuid I, Sint-Denijs-Westrem I, Zwijnaarde I, Zwijnaarde II, Zwijnaarde III, Zwijnaarde IV en Zwijnaarde V (langsheen Kortrijksesteenweg en in de Zuidelijke Mozaïek) en Drongen I en II (E40).

<sup>12</sup> Wiedaauwkaai, Gentbrugge I, Gentbrugge II, Afrikalaan, Nieuwe Vaart






<sup>13</sup> Bij het verder concretiseren en toepassen van deze werkwijze laten we ons inspireren door gelijkaardige instrumenten die recent werden uitgewerkt door VOKA Oost-Vlaanderen (Spazio, zie <https://www.voka.be/oost-vlaanderen/diensten/spazio-gemeenten-geven-ruimte-aan-bedrijven>) en Leiedal in opdracht van het Agentschap Ondernemen (Kameleonproject, zie <http://ondernemenindekern.leiedal.be>)

Om tot een samenhangende ontwikkeling van stadsgerichte landbouw te komen zijn enkele verbindende componenten nodig:

- stadsregionale (op knooppunten van infrastructuur), recreatieve (in portalen van groenpolen) en wijk- en buurtafzetmarkten;
- groenassen: via fiets en water verbinden ze landbouwconsument en -producent met elkaar.

De gebiedsgerichte visie op landbouw per deelruimte en de verbindende componenten worden samengevat in een aanzet tot gewenste agrarische structuur:



-  zoekzone recreatieve afzetmarkt
-  zoekzone stadsregionale afzetmarkt
-  groenas
-  groene recreatieve ring
-  groenpool





### 3. Gewenste ruimtelijke hoofdstructuur

De gewenste ruimtelijke hoofdstructuur bundelt zowel de vijf (evenwaardige) ruimtelijke concepten als de ruimtelijke netwerken en accentueert de samenhang ervan. Voor die samenhang zijn enkele grote ruimtelijke structuren in het Gentse bepalend.

- De **valleien** van Schelde, Leie, Lieve, RosdambEEK, Kale, Meirebeek en Moervaart/Zuidlede en het **kouter- en bulkenlandschap** rond Drongen richten de stedelijke ontwikkeling in hoofdzaak in noordelijke en zuidelijke richting. De openheid en natuurwaarden in die gebieden worden erg gewaardeerd en opgevaarderd, zo dicht bij de dichtbebouwde kernstad en de te verdichten groeistad. De nabijheid van deze open ruimten is een unieke, te behouden kwaliteit. Daar moet de openheid van het landschap, de natuur en het land- en tuinbouwgebruik dus blijven primeren.
- De gemengde stedelijke ruimte van historisch centrum en Kunstenkwartier (cultuurcluster), kernstad en groeistad, is het gebied waar de dynamische ontwikkelingen van wonen, werken en voorzieningen plaats vinden. De kernstad blijft daarbij dicht, maar we verluchten ze verder. De groeistad vangt door gerichte verdichting een belangrijk deel van de stadsgroei op. Meerdere kernen in buurgemeenten maken deel uit van de groeistad. In de verschillende deelruimten van de stad zorgen **knooppunten van diverse netwerken** voor herkenbaarheid en groeimogelijkheden.
- Elke wijk telt minstens één belangrijke ontmoetingsplek - **plek**, plein of park - die ook de **eigenheid** van die wijk mee uitstraalt. Deze plekken versterken we.
- De **grootstedelijke ring R4 en de E40** hebben een verdeelfunctie op grensoverschrijdend, grootstedelijk niveau. Bovenlokale voorzieningen en economische activiteitenplekken takken erop aan. Een noordelijke sluiting en mogelijk een zuidoostelijke opwaardering vervolledigen de tangentiële grootstedelijke ring. Op drie punten is de grootstedelijke ring verbonden met de stadsboulevard R40 door primaire invalswegen, namelijk Vliegtuiglaan-Afrikalaan, Drongensesteenweg en de B401/uit te bouwen Parklaan. Brugsevaart, Wiedauwkaai, Land van Waaslaan, Brusselsesteenweg en N60 (Oudenaardsesteenweg - Krijgslaan) zijn secundaire verbindingen tussen de R40 en de R4.

- De vijf **groenpolen** bedienen alle kanten van de stad wat betreft recreatie en nabije robuuste natuur.
- De **acht groen- en klimaatassen** hebben naast een natuurlijke, ecologische en recreatieve functie ook een verbindende rol. Ze maken in de eerste plaats een gepaste verbinding tussen de groenpolen en de stedelijke ruimte. Daarnaast versterken ze het fietsnetwerk. Naast de vijftien steenwegen krijgen we hierdoor acht links tussen stad en stadsrand. Aan deze open stroken zijn er ook vaak verdichtingsmogelijkheden, die we slim benutten. Deze groenassen krijgen daarom een duidelijk ruimtelijk profiel.
- De **steenwegen** verbinden de kernstad en de binnenstad met de regio. Veel bestaande en geplande bebouwing bevindt zich aan de steenwegen en laat de kernstad naadloos overlopen in de groeistedelijke deel- en buurgemeenten. Elk van deze steenwegen krijgt een aangepast ruimtelijk profiel (mobiliteitsgebruik, verdichtingsmogelijkheden, gewenste functies en typologieën).
- Los van de radiale verbindingen zetten we ook in op tangentiële verbindingen in het stedelijk netwerk. De groene recreatieve ringen rondom de kernstad en ter hoogte van de R4 vervullen hierin een belangrijke rol voor de fiets. Ook het openbaar vervoer wordt meer tangenteel uitgebouwd.
- De **kanaalzone**, het grootste werkgebied van de regio, sluit ruimtelijk aan op de stad. (zie box over de kanaalzone hieronder).
- **Drongen, Baarle, Afsnee en de kanaaldorpen** zijn kernen in het buitengebied. Ze behouden hun laag-dynamische ontwikkeling.

Deze ruimtelijke hoofdstructuur - hieronder samengevat in één wervende figuur - geeft het toekomstbeeld van de stad voor 2030 weer dat we met deze structuurvisie nastreven. De structurerende elementen ervan zijn doorslaggevend voor het (toekomstig) functioneren van de stad. Ze bepalen waar we kunnen verdichten en waar we eerder moeten verluchten.





GET  
ON  
LINE





De **kanaalzone** is belangrijk voor Gent en beslaat ook bijna de helft van het grondgebied. In Ruimte voor Gent besteden we maar beperkt aandacht aan de kanaalzone, omdat de toekomstvisie voor dit gebied al in 2007 werd vastgelegd in het strategisch plan Gentse Kanaalzone. Het strategisch plan is een beleidsplan met een streefbeeld met economische, milieu- en ook ruimtelijke opties voor de langetermijntoewijking en een uitvoeringsprogramma met acties en maatregelen op korte en langere termijn. Omwille van de gewijzigde context (Kluizendok, de nieuwe zeesluis, de geplande fusie tussen het Havenbedrijf en Sealand Seaports...) is een actualisatie door de Vlaamse overheid te overwegen zonder dat de acht concepten die noodzakelijk zijn om de ruimtelijke kwaliteit en het ruimtelijk functioneren van de zone te verbeteren wijzigen. Deze concepten zijn:

1. Ontwikkeling van een veelzijdige compacte haven met kanaal en dokken, R4-west en R4-oost als dragers
2. Clustering van milieubelastende activiteiten op plaatsen waar zij het minst hinderlijk zijn voor woonkernen en vooral in het noordelijke kanaaldeel
3. Versterking van lineaire kanaaldorpen met de hoofdstraat als draager, met een voelbare band naar de open ruimte
4. Buffers uitbouwen tot koppelingsgebieden, als hoogwaardige overgang van kanaaldorpen en -wijken naar bedrijvzones
5. Versterking van de natuurlijke (bos)structuur van de gehele kanaalzone in een samenhangend ecologisch netwerk, met robuuste natuur op de stuifzandrug en in de Kale-, Moervaartvalleien en met stapstenen en verbindingen in de ecologische infrastructuur van het zeehavengebied
6. Opwaarderen van de twee armen van de R4 als ontsluiting van de haven en met zichtlocaties en bakens als verzorgd contactvlak tussen haven en omgeving
7. Kanaaldorpen en bedrijventerreinen ontwikkelen als knopen in het lijnennet van het gemeenschappelijk en zacht vervoer
8. De Gentse zeehaven rechtstreeks en multimodaal verbinden met andere havens en haar hinterland

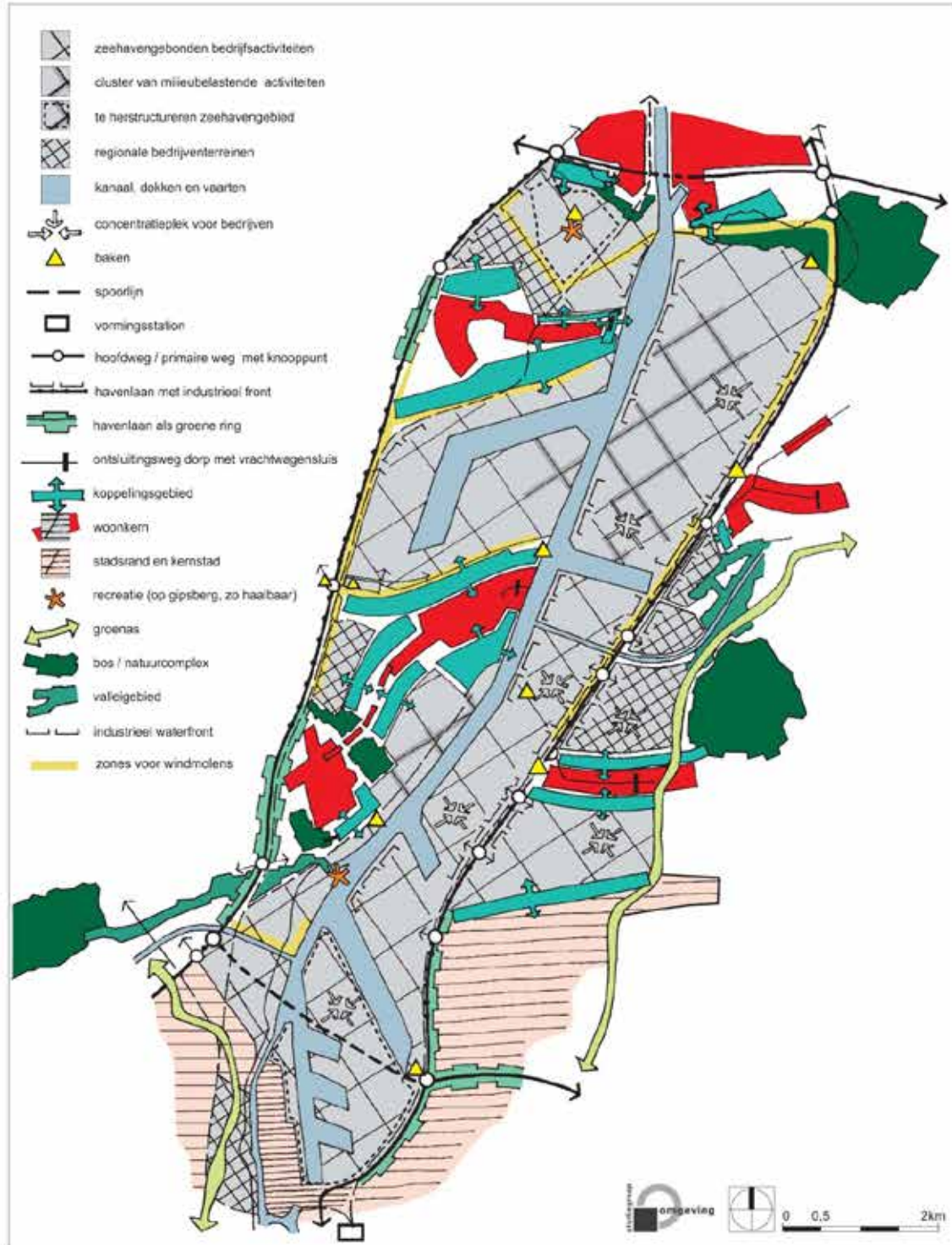
De ruimtelijke samenhang tussen de verschillende concepten komt tot uiting in de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor de kanaalzone.



## hypothese van gewenste ruimtelijke structuur kanaalzone

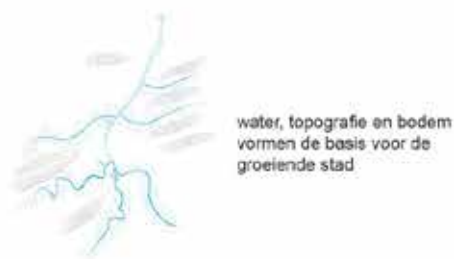
provincie oost-vlaanderen - project gentse kanaalzone - kaart 7

studiegroep omgeving - april 2007 - R518-05-401



## HYPOTHESE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

### ONDERSTEUNENDE CONCEPTEN



### LEGENDE

-  te verveven binnenstad (historisch centrum en kunstenviertel)
-  gericht te herstructureren en te verluchten verveven kernstad
-  selectief knooppuntsgewijs te verdichten en economisch te verveven groeiestad
-  te verdichten en economisch te verveven groeiestads-kern
-  laagdynamisch evoluerende perifere kern in buitengebied
-  te versterken plek/knooppunt met eigen eigenheid (plein, park, plek, voorziening of gecombineerde plek)
-  steenweg met hoogwaardige tram-/ buslijn en/of fietsas en een kraal van verdichtingspunten
-  verblijfsvriendelijker en vlot oversteekbaar te maken stadsboulevard met verdichtingsmogelijkheden
-  fors in te breiden haven
-  te intensifiëren plek met focus op niet-verveefbaar werk
-  recreatief en natuurlijk uit te bouwen groenpool (ook deel buiten Gent)
-  natuurlijk uit te bouwen en van bebouwing te vrijwaren vallei
-  beleefbaar en beter bereikbaar te maken en meer ruimte te geven rivier/beek
-  als kralenkettingen uit te bouwen groene (recreatieve) ringen
-  volwaardig uit te bouwen groenas
-  actief in te richten koppellingsgebied
-  verbindende fiets- en groennetwerken
-  te versterken (fiets) veer
-  Vlaamse hoofdweg met hoofdknooppunt
-  bovengronds te verwijderen zuidoostelijke doortocht hoofdweg
-  te optimaliseren primaire weg I (+ zoekzone)
-  te optimaliseren primaire weg II
-  te optimaliseren hoofd- of verzamelweg
-  verder uit te bouwen spoorlijn / station als ontwikkelingspool
-  te vrijwaren open ruimte voor grondgebonden professionele landbouw en passende bosontwikkelingen



## 4. Strategische plekken en projecten voor de komende decennia

Binnen de stad zijn er een aantal strategische plekken waarvan de transformatie essentieel is om tot de gewenste ruimtelijke structuur van de stad te komen. Deze plekken zijn strategisch op het niveau van de stad. Dit betekent dat ze de structuur van de stad fundamenteel veranderen, dynamiek en betrokkenheid genereren en tegelijk experimenteerruimte bieden voor vernieuwing in verschillende aspecten, dus niet enkel ruimtelijk, maar bijvoorbeeld ook energetisch, economisch of sociaal. Nagenoeg alle strategische projecten uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent van 2003 zijn in uitvoering. We wensen hiermee door te gaan. Achteraan in dit document – onder hoofdstuk 6 van deel IV – geven we daar een overzicht van.

Hier lichten we nieuwe strategische plekken uit die de ruimtelijke structuur van de stad de komende decennia fundamenteel kunnen wijzigen.

Het gaat om:

1. Zuidelijke strategische zone, met volgende projectgebieden:
  - Arsenaalsite te Gentbrugge
  - Zone B401
  - E17-viaduct in Gentbrugge
  - Zuidelijke Mozaïek, met in het bijzonder Gent-Zuid I, de Ghelamco-arena en de omgeving van de wisselaar E17/E40
  - Nieuw Gent
2. Noordelijke strategische zone, met volgende projectgebieden:
  - Dampoortsite<sup>14</sup>
  - Afrikalaan
  - Vormingsstation Zeehaven/Dampoort, (in geval deze zijn rol (deels) niet opneemt als transportinfrastructuur)
3. Project Kouter- en Leieland
4. Project Moervaartvallei
5. Project Groenassen

Voor elk van deze gebieden is hierna aangegeven hoe de ruimtelijke toekomstvisie er gestalte krijgt. Hier en daar zijn er ook al eerste denk- en ontwerp oefeningen gemaakt. Daarmee brengen we de potenties en de kracht van deze strategische plekken in beeld. Tegelijk zien we deze oefeningen als een verbeelding van de ruimtelijke keuzes uit Ruimte voor Gent.

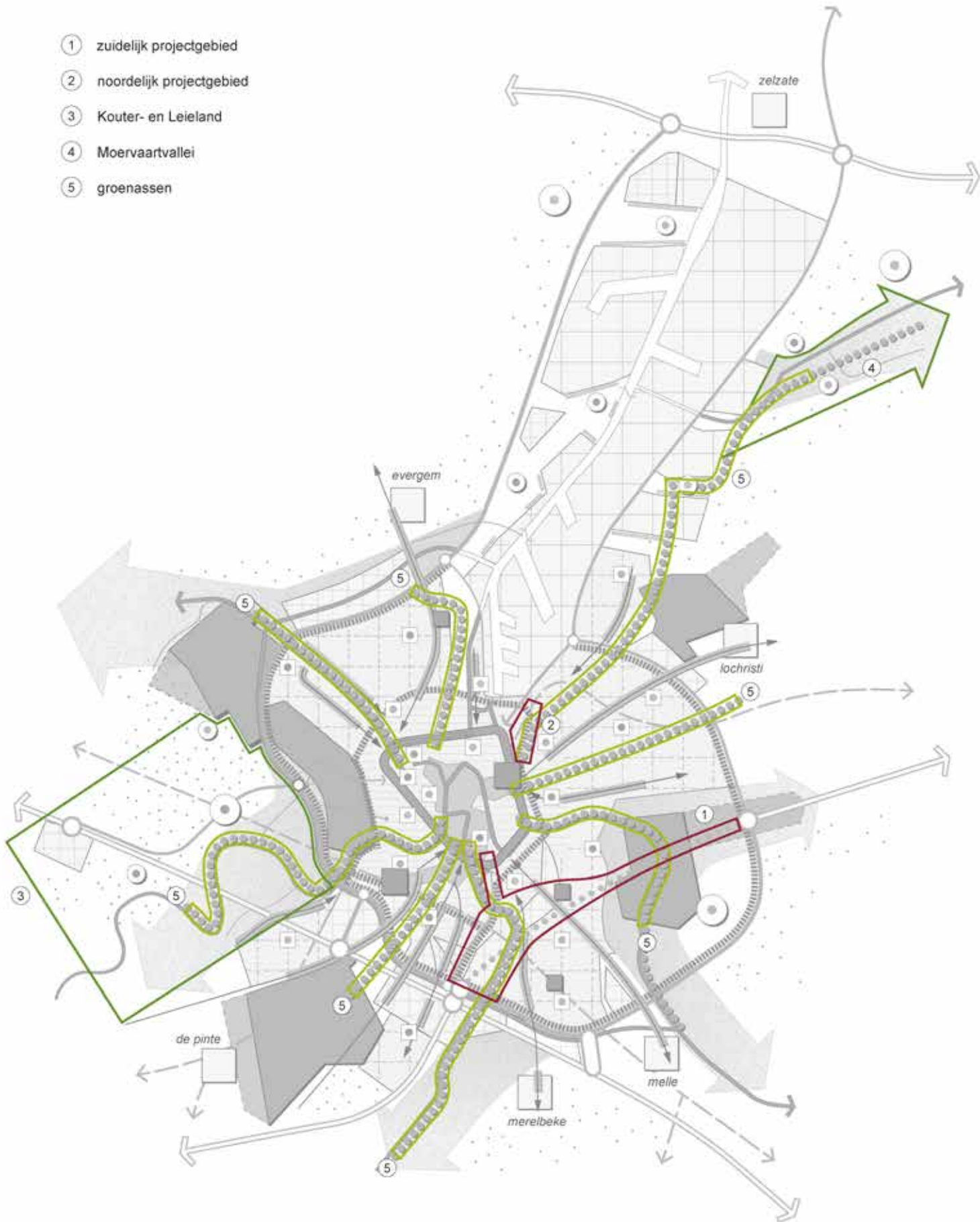
Behalve deze vier grote samenhangende ruimtes en het project Groenassen zijn er ook op lager niveau plekken en projecten die dan voor een wijk of een buurt van strategisch belang zijn. Bijkomende wijkparken creëren bijvoorbeeld blijft een constant aandachtspunt. Daarnaast kan bijvoorbeeld de herontwikkeling van de site Nieuwland belangrijk zijn voor de omliggende wijken. Ook de ruimtelijke knooppunten, waarop we verderop dieper ingaan, kunnen op wijk- of zelfs stedelijk niveau een strategische rol vervullen.

Daarnaast kunnen er in de stad kansen opduiken die nieuwe strategische plekken doen ontstaan.

<sup>14</sup> De Dampoortsite was ook in het Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003) al als strategisch project geselecteerd.



- ① zuidelijk projectgebied
- ② noordelijk projectgebied
- ③ Kouter- en Leieland
- ④ Moervaartvallei
- ⑤ groenassen



## 4.1. Zuidelijke strategische zone

De Zuidelijke strategische zone bestaat uit verschillende projectgebieden: Arsenaalsite te Gentbrugge, Zone B401, E17-viaduct in Gentbrugge, Nieuw Gent en de Zuidelijke Mozaïek. Deze zone bestaat nu uit verschillende fragmenten die weinig samenhang vertonen. Vooral het E17-viaduct dat het gebied tussen het klaverblad in de Damvallei (Destelbergen) en het klaverblad E40-E17 doorsnijdt, vormt een sterke ruimtelijke barrière en versterkt het fragmentarisch karakter van dit gebied. Daarom willen we niet dat het in Gentbrugge in dezelfde vorm op dezelfde locatie behouden wordt. We streven op termijn naar een alternatief voor het viaduct. Dit zou niet alleen de milieu- en leefkwaliteit in de omliggende wijken verhogen, we herstellen er ook historische breuken in het weefsel mee, hechten versnipperde ruimtes weer aaneen en creëren bovenal veel ruimte. Alleen al het viaduct zelf neemt vandaag ongeveer honderd hectare in beslag, waarvan vijftig in de Gentbrugse Meersen. Zonder het viaduct kan deze zone door haar strategische ligging een nieuwe ruggengraat worden voor de ontwikkeling van de zogenaamde Zuidelijke Mozaïek. Door de nabijheid van stedelijke ruimtes ten noorden en ten zuiden van het viaduct en de E17 kan dit dan een belangrijke plek worden om er een veelzijdig stedelijk programma te realiseren en de groei van wonen, voorzieningen, groen, economie op te vangen.

De Zuidelijke Mozaïek is een deelruimte die geïntroduceerd werd in het Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003). Het is het deel van de groeistad met de meeste economische dynamiek door de nabijheid van twee Europese autosnelwegen, het station Gent Sint-Pieters en de grootstedelijke ring R4 en de aanwezigheid van verschillende campussen.

We onderscheiden volgende ruimtelijke onderdelen:

- drie ontwikkelingsassen (Kortrijkse-, Oudenaardse- en Ottergemsesteenweg) en de verschillende economische zones erlangs
- The Loop
- Sint-Pieters Aaigem
- Wetenschapspark Zwijnaarde
- groenpool Parkbos
- Nieuw Gent

Het gebied wordt nu gekenmerkt door grote, mono-functionele entiteiten (UZ, Nieuw Gent, The Loop, Wetenschapspark Zwijnaarde, Campus Sterre, Eiland Zwijnaarde enzovoort). Fragmentarisch is er een verscheidenheid aan wonen en woonondersteunende voorzieningen prominent aanwezig, zoals elders binnen de stedelijke ruimte.

Het gebied moet nog meer de rol van kennispoort van de stad vervullen. Dat kan door ons nog meer toe te spitsen op kennisbedrijvigheid, kantoren en onderwijs. De terreinen van Campus Sterre en UZ worden, met respect voor de kleine natuurgebieden, verder verdicht met bijkomende activiteiten en gebouwen. Er komt ook een bijkomend wijkpark (De Pintepark).

Bij een (her)inrichting van deze strategische zone gelden volgende uitgangspunten:

- We **herstellen de stedenbouwkundige structuur**. Er komt meer samenhang en leesbaarheid door het woonweefsel en de groenstructuren te herstellen.
- Een **versterkte natuurlijke en landschappelijke structuur** vergroot de samenhang van het gebied, in het bijzonder de samenhang van de Gentbrugse Meersen.
- We benutten de ruimte efficiënt. De bestaande bebouwing wordt uitgebreid - met aandacht voor bestaande (groen)structuren, ruimtelijke draagkracht en ruimtelijke kwaliteit - en afgewerkt met een **mix van verweven woon-, werk- en stedelijke functies**. Bestaande potentierijke sites zoals de Arsenaalsite geven we een nieuwe gemengde invulling met respect voor het bouwkundig erfgoed.

- We werken aan een **duurzame ontsluiting** van het stadsdeel met extra aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers. Door de aanleg van nieuwe fiets- en openbaarvervoerroutes realiseren we nieuwe verbindingen tussen de fragmenten van de Zuidelijke Mozaïek. Nieuwe ruimtelijke projecten krijgen een gezicht naar de versterkte fietsinfrastructuur.
- De ontwikkeling van de Zuidelijke strategische zone ondersteunt en versterkt de bestaande ruimtelijke visie voor de **Zuidelijke Mozaïek** (zie ook box).
- De ruimtelijke visievorming gebeurt van bij het begin met sterke betrokkenheid van zowel omwonenden als andere geïnteresseerde Gentenaars. Via coproductie-initiatieven zoeken we mogelijkheden voor Gentenaars om actief mee de ruimte te maken. Het moet een werf voor **mensgerichte benadering** van ruimtelijke planning worden.

De ontwikkeling van de Zuidelijke strategische zone ondersteunt en versterkt de visie die voor de Zuidelijke Mozaïek onder meer beschreven staat in het Ruimtelijk Structuurplan Gent. Vanuit ruimtelijk perspectief is en blijft de hoofddoelstelling voor dit gebied de losse delen, die door de vele infrastructuur van elkaar gesplitst zijn geraakt, weer te verbinden. We willen hier ruimtelijk en functioneel een coherenter gebied van maken. We kunnen de samenhang versterken door:

- het verder ontwikkelen van de stationsomgeving als internationale poort en het optimaliseren van de bereikbaarheid per fiets en met openbaar (of collectief) vervoer van de verschillende entiteiten van de Zuidelijke Mozaïek vanuit het station.
- het stimuleren en sturen van ontwikkelingen in de kennissfeer. De kennisbedrijvigheid wordt als dynamische speerpunt verder uitgebouwd, met de universiteit en het hoger onderwijs als stevige basis. De aanwezigheid van groen, de verschillende hogescholen en wetenschappelijke instellingen, de nabijheid van een cultuurhistorisch centrum en de aanwezigheid van een aantrekkelijke woonomgeving worden nadrukkelijker gepresenteerd als troeven om hoogtechnologische bedrijven te blijven aantrekken.
- het opwaarderen, begrenzen en herstructureren van het gebied tot een mozaïek van grote fragmenten gevat in een landschappelijk raamwerk; het Parkbos en de valleien aan de randen van het gebied en de groene ring en groenassen er middenin zijn belangrijke elementen van het groeneruimtenetwerk.
- het realiseren van verbindingen tussen de Zuidelijke Mozaïek en de binnenstad, tussen de verschillende campussen en over de barrières van E40, R4, Ringvaart en spoorlijn heen. Op die manier creëren we een grotere ruimtelijke samenhang. De drie radiale ontwikkelingsassen vanaf het Sint-Pietersstation (Kortrijksesteenweg, Oudenaardsesteenweg en Ottergemsesteenweg) zijn structurerend binnen het gebied. Het zijn dragers voor hoogwaardige openbaarvervoerlijnen die de (economische) ontwikkelingen aan die assen ontsluiten.

Naast die radiale ontwikkelingsassen moet er ook een radiale hoofdstructuur ontstaan die de verschillende zones aaneenklikt. De zone van het huidige E17-viaduct kan hier een belangrijke rol in spelen.



Hieronder is een interessant **mogelijk scenario** voor de ruimtelijke inrichting van de Zuidelijke strategische zone uitgewerkt. Het vertrekt van de hierboven vermelde uitgangspunten en vertaalt ze in een ruimtelijk scenario dat de stedenbouwkundige structuur van het gebied herstelt. De vrijgekomen ruimte ter hoogte van het huidige E17- en B401-viaduct creëert niet enkel ruimte voor groen, mobiliteit en water maar ook voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

De onderstaande figuren verbeelden schematisch en conceptueel een van de mogelijke scenario's. Andere scenario's zullen aldus andere beelden en figuren opleveren. De voorstellen zijn dus hypothetische scenario's; het ruimtelijk verkennend onderzoek zal uitsluitsel geven over hoe deze zone uiteindelijk ingevuld wordt.



*De stedelijke ruimte wordt hersteld; de ruimtelijke samenhang wordt vergroot.*

Het netwerk van mobiliteit en distributie moet de samenhang tussen bestaande functies en nieuwe stedelijke ontwikkelingen versterken en de ruggengraat van dat gebied vormen. We doen daarvoor indicatieve suggesties die verder onderzoek vragen.



**We kiezen voor bicycle urbanism en hangen de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op aan versterkte fietsinfrastructuur.** De hoofddragers voor de fiets strekken zich kruisgewijs uit om een directe verbinding te maken tussen het Zuidpark met zijn bestaande fietsstructuur, de Gentbrugse Meersen, de Ghelamco-arena, Eiland Zwijnaarde en Nieuw Gent - Campus UZ. Deze nieuwe hoofdstructuur is niet enkel drager van de toekomstige ontwikkeling van deze gehele site, hij past bovendien in het werken aan een verbeterde fietsstructuur op stedelijk niveau.



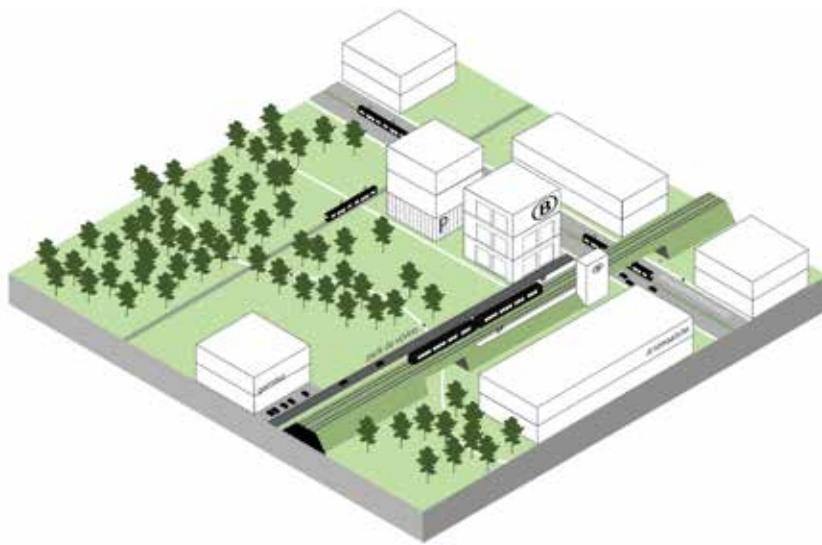
*We kiezen voor bicycle urbanism: Ruimtelijke ontwikkelingen en voorzieningen richten zich naar het structurend fietsnetwerk, zodat de fietsroutes nog sterker verankerd zijn in de ruimtelijke structuur van de stad.*

**We bouwen in het gebied een nieuwe, ruimtelijk sturende openbaarvervoerstructuur uit.** In het voorbeeldscenario verzorgt een vernieuwd en uitgebreid tramnetwerk de ontsluiting van het gebied. Door op de locatie van het huidige E17-viaduct de bestaande tramlijn te sluiten tussen het UZ en Moscou creëren we een tangentiële lijn die de drager kan zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. Een verdere doortrekking van een tramlijn minimaal tot Gentbrugse Meersen met zijn sport- en recreatie-infrastructuur en eventueel een eindhalte ter hoogte van het huidige verkeersknooppunt R4-E17 in Destelbergen levert een bijkomende snelle tramverbinding op tussen het hoofdwegennet en de binnenstad. Zowel bestaande (woon)wijken als nieuwe ontwikkelingen worden dan beter ontsloten door het openbaar vervoer.

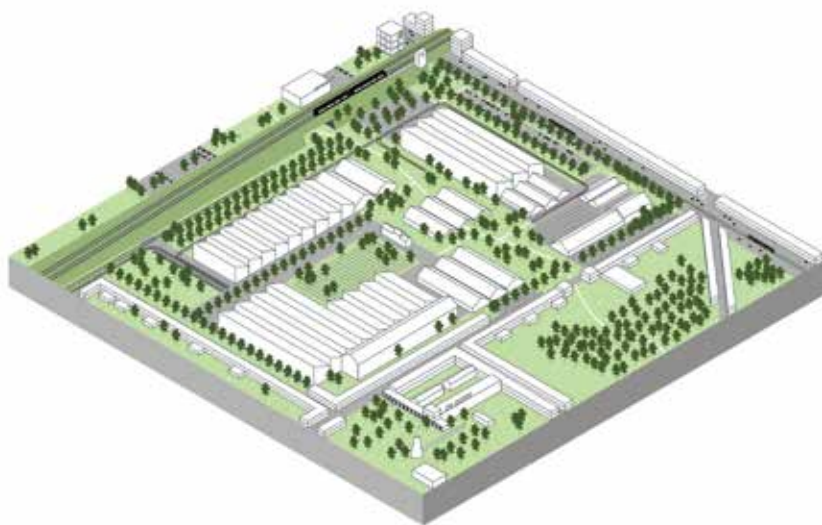


*We werken aan een samenhangend openbaarvervoernetwerk. We realiseren een tangentiële lijn die een belangrijke ruimtelijke drager wordt voor het omliggende weefsel.*

Ter hoogte van de Brusselsesteenweg ontstaat een belangrijk ruimtelijk knooppunt op stedelijk niveau. We krijgen daar niet alleen een verknoping van verschillende tramlijnen, maar we stellen bovendien voor op lange termijn het station van Gentbrugge naar deze ruimtelijke knoop over te brengen. De tangentiële lijn verbindt hierdoor de stations Gent Sint-Pieters en Dampoort en het verplaatste en vernieuwde station Gentbrugge. De Arsenaalsite ligt nabij deze knoop en wordt heringericht tot een verweven stedelijke ruimte waar de klemtoon op economie ligt. Ook binnen het herstelde weefsel van Gentbrugge ontstaan diverse mogelijkheden om het bestaande woonweefsel af te werken, te versterken en te verweven met nieuwe diensten en ondersteunende functies.



*Herlokalisatie station Gentbrugge ter hoogte van de Brusselsesteenweg*

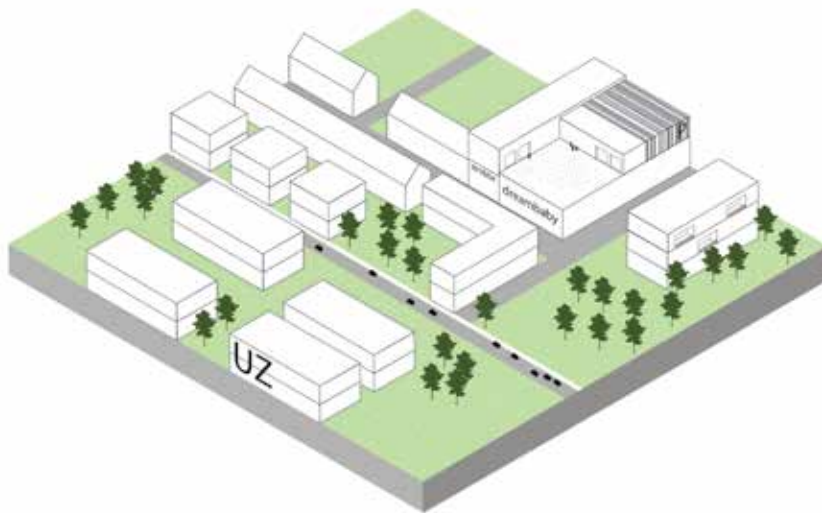


*Arsenaalsite als nieuwe aantrekkelijke woon- en werkomgeving*

Door de traminfrastructuur richting Eiland Zwijnaarde door te trekken creëren we mogelijkheden om deze werklocatie en de nieuwe ontwikkelingen rond de Ghelamco-arena van hoogwaardig openbaar vervoer te voorzien.

**Op de zone van de B401 verzorgt een 'parklaan' de fiets-, tram- en auto-ontsluiting tussen de stadsboulevard, de zuidelijke economische zones en de E40/E17.**

De komende jaren maken we op basis van ruimtelijk onderzoek toekomstkeuzes voor de volledige B401. Het is onze ambitie de viaductruimte in zijn volledige lengte tussen het Zuidpark en de spoorlijn, die nu een schaalbreuk en barrière vormt, te transformeren naar een hernieuwde verweven stedelijke zone, onder andere via de totale of gedeeltelijke afbraak van het viaduct. Er ontstaat een nieuwe strook die we als parklaan willen inrichten. Aan die verbindende Parklaan B401 verschijnen tal van mogelijkheden. We denken hierbij onder andere aan een gevoelige uitbreiding van het Zuidpark, nieuwe publieke ruimte, mogelijkheden voor groen en natuur en een betere stedenbouwkundige structuur.



*Verweven van groen, wonen en werken langsheen de parklaan*



Bestaande parken zoals het Henry Storypark en groenstructuren worden geïntegreerd. Ze creëren openheid en groene ruimte langsheen de parklaan. Het omliggende stedelijke woon- en werkweefsel kan optimaal gebruik maken van deze bestaande en nieuwe groene ruimtes. Door het lineaire karakter van de site waarlangs we de diverse groene parkstructuren aaneenrijgen, ontstaat een park geheel van een stedelijke schaal dat in de huidige stadsopbouw zijn gelijke niet kent. Deze continue groene ruimte ondersteunt de perspectieven in de richting van de Ghelamco-arena, ondersteunt de vergroening van de UZ-campus en de wijk Steenakker, creëert ruimte voor water, natuur en sport midden in het gebied aan de boorden van de Schelde en herenigt diverse kleine historische (kasteel)parken in het stedenbouwkundig patroon van Gentbrugge.

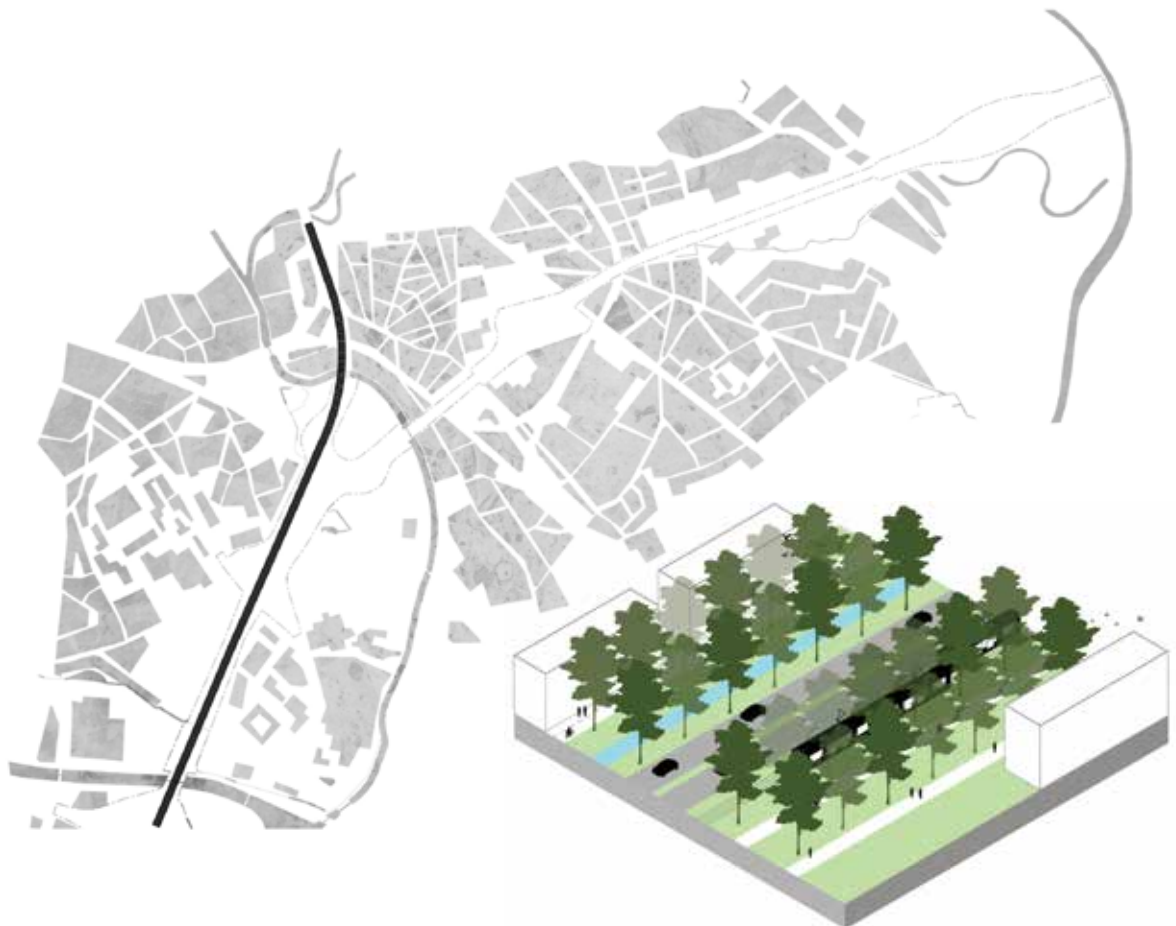


*We creëren een samenhangende groenstructuur die vertrekt van het bestaande fysisch systeem en van historische natuurlijke en groenstructuren.*

Wat er precies aan de Parklaan B401 moet komen vergt nog bijkomend onderzoek, maar mogelijkheden zijn er in elk geval genoeg, bijvoorbeeld een stadsdistributiecentrum. Ook voor het verder afwerken en herstructureren van Steenakker en de UZ-campus ontstaan nieuwe mogelijkheden. Door de gereduceerde weginfrastructuur vergroot ook de visibiliteit van de bedrijvigheid aan de nieuwe parklaan, waardoor potenties ontstaan voor representatieve gebouwen zoals hoofdkantoren van bedrijven.

De Parklaan B401 verzorgt ook de noodzakelijke verbinding tussen de R4 en R40. Het wordt een verbinding van een andere schaal, een stedelijke parklaan met ook een vlotte openbaarvervoerverbinding tussen de E17/R4 en de binnenstad.

We realiseren voldoende P+R-voorzieningen waar we het autoverkeer opvangen. Door overstapmogelijkheden (tram, fiets, water) maken we de binnenstad vlot bereikbaar vanaf de P+R.



*Het beeld hierboven toont een typedoorsnede van de robuuste opbouw en de structurende werking van de nieuwe parklaan. Vooral de allure en de ruimtereservatie voor zowel fiets en openbaarvervoer als auto en water zijn hierin doorslaggevend voor het succes van de ingrepen.*

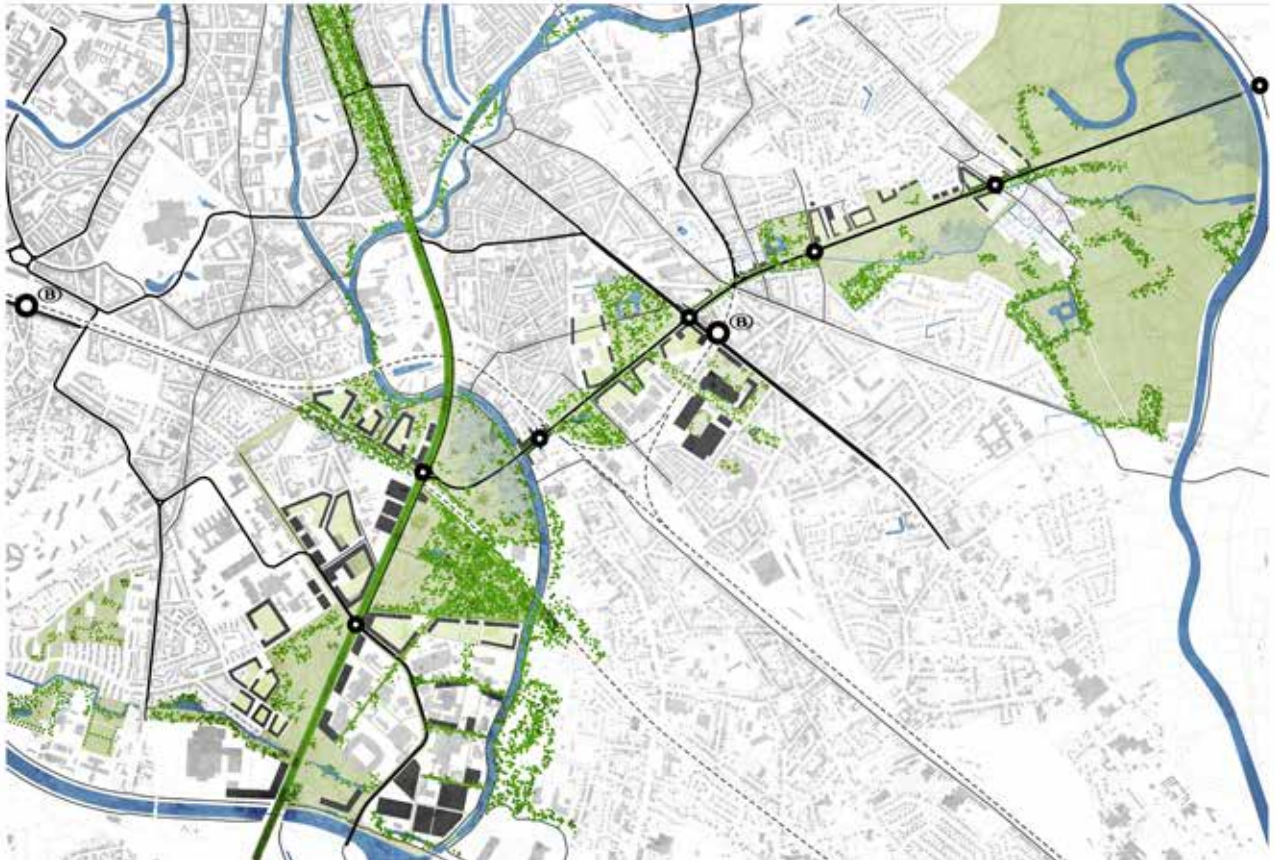
**De ooit dominante landschappelijke en natuurlijke structuur van de vallei moet weer structurerend worden.** We creëren onder andere meer ruimtelijke samenhang tussen de Gentbrugse en de Ledeborgse Meersen. Net deze landschappelijk-ecologische componenten moeten het raamwerk vormen voor zowel de harde als de zachte functies. Zo kunnen we de bestaande bedrijvenzone Gent-Zuid I ruimtelijk herstructureren door de grootschalige bebouwingsskorrel met structurerende groene ruimten strategisch te doorsnijden. Verderop, ter hoogte van Toemaattragel, vormt deze landschappelijke structuur de basisconditie waarop nieuwe ontwikkelingen zich kunnen enten.

Wanneer de grootschalige infrastructurele barrière weg is, ontstaat ook ruimte voor bijkomende oppervlakte natuur binnen een samenhangend geheel.



*Het (deels) wegnemen van de E17-viaduct en de B401 moet ook de natuurlijke structuur ten goede komen: toename van de oppervlakte natuur, herstel van een aantal historische (park) structuren en een grotere samenhang.*

Samengevat levert dit volgend indicatief eindbeeld voor een van de mogelijke scenario's op:



## 4.2. Noordelijke strategische zone

Ook de Noordelijke strategische zone bestaat uit verschillende projectgebieden: Dampoortsite, Afrikalaan en omgeving en Vormingsstation Zeehaven/Dampoort.

Het project Oude Dokken en het project Dampoort worden al in het Ruimtelijk Structuurplan Gent uit 2003 als strategisch project gepresenteerd. Het project Oude Dokken is ondertussen in uitvoering. Project Dampoort en Afrikalaan en omgeving zitten nog in de onderzoeksfase. Het is belangrijk dat we bij de verdere uitvoering van de verschillende projecten de onderlinge samenhang bewaken en de link leggen met andere projecten in de stad.

Door de realisatie van de Oude Dokken ontstaat een geheel nieuwe stedelijke ruimte. Deze ontwikkelingen creëren ook mogelijkheden voor de omliggende zones, in eerste instantie voor het Dampoortstation dat verder kan evolueren naar een toekomstgericht hoogwaardig knooppunt van openbaar vervoer. Het herinrichten van de publieke ruimte op maat van de voetgangers en fietsers is daarbij belangrijk: het Antwerpenplein herinrichten, een fijnmazig fietsnetwerk als verbinding tussen de verschillende wijken tot stand brengen (onder meer door de nieuwe fietstunnel richting Bijgaardepark), de landschappelijke en functionele mogelijkheden van het water beter inzetten, de omgeving vergroenen enzovoort.

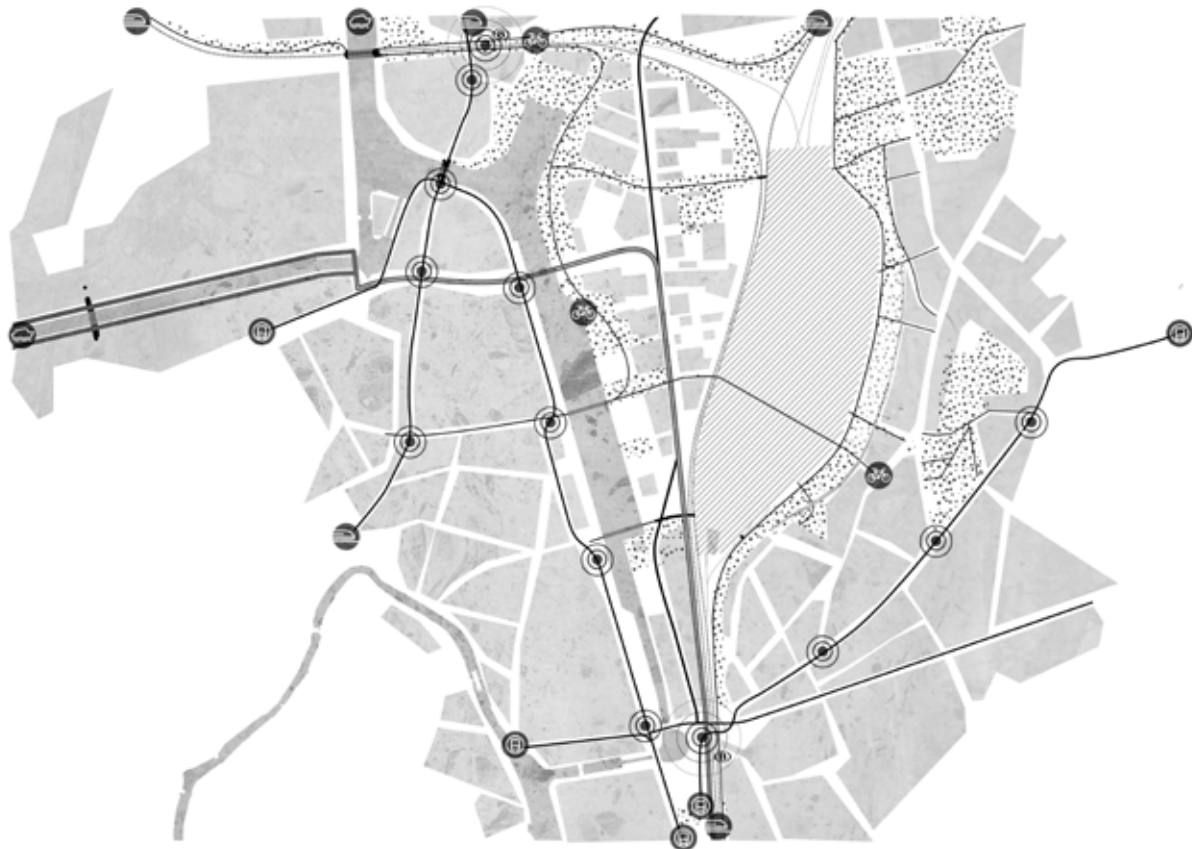


Twee gebieden zijn belangrijke schakels om de samenhang van dit stadsdeel te vergroten. In eerste instantie heeft het **gebied rond de Afrikalaan** een hele reeks mogelijkheden. Hiervoor loopt een planproces. We structureren dit vrij organisch gegroeide en diverse bedrijvengebied door een sterkere groene dooradering van het geheel met leesbare fietsrelaties richting binnenstad en de site Oude Dokken. Door verweving met wonen en optimaal ruimtegebruik maken we er een gemengde economische zone van.

Een tweede site die we in beeld willen brengen is het vormingsstation Zeehaven/Dampoort. Dit grote, monofunctionele gebied is nu een barrière tussen oud Sint-Amandsberg en de binnenstad. Mogelijks neemt dit gebied een grotere rol op als transportinfrastructuur bij de verdere ontwikkeling van de zeehaven met de nieuwe zeesluis en komt er maar een zeer beperkt deel ter beschikking als strategische zone. Het gebied komt in elk geval niet meteen vrij, maar door het nu al in deze strategische zone op te nemen trachten we te anticiperen op de mogelijkheden die ontstaan wanneer dat wel gebeurt. Door de strategische ligging nabij de Oude Dokken, oud Sint-Amandsberg en het Dampoortstation heeft deze plek potentie om op lange termijn gefaseerd

geïntegreerd te worden in het omliggende weefsel. Bij de eventuele (her)inrichting van dit gebied gelden volgende ruimtelijke uitgangspunten:

- In Sint-Amandsberg is er een tekort aan groene ruimte. Bij de herinrichting van deze ruimte creëren we dan ook voldoende parkruimte, bij voorkeur een groot bijkomend stadspark.
- Bij het inplanten van nieuwe ruimtelijke projecten houden we rekening met de bestaande groenstructuur.
- We realiseren sterke functionele en visuele relaties met de omliggende gebieden. Dit nieuwe stadsdeel moet ook de Oude Dokken en Sint-Amandsberg mee optrekken. Een goede relatie met het Dampoortstation ondersteunt het streven naar duurzame mobiliteit. Ook wanneer er maar een deel van de ruimte vrijkomt, kunnen de relaties tussen de verschillende stadsdelen versterkt worden, bijvoorbeeld door een verbinding over de sporen en/of een noord-zuidfietsverbinding parallel met de sporen.



### 4.3. Project Kouter- en Leieland

Het Kouter- en Leieland is een vrij intact gebleven openruimtegebied, dat verder reikt dan de gemeentegrenzen. Naast de nog meanderende Leie en haar meersen omvat dit gebied waardevolle kouters en bulken, met verspreide kasteelparken, kleine bosjes en een aantal kleinere beken en grachten. Dit openruimtegebied heeft een structuur-bepalende rol voor natuur en landbouw rond Gent en is een waardevol landschap met een belangrijke recreatieve aantrekkingskracht. Het staat wel onder druk van verstedelijking en versnippering, zodat de natuurlijke en agrarische structuur en de landschappelijke kwaliteiten steeds meer vervagen. Sectoraal beleid voor landbouw, mest, water, natuur, recreatie en erfgoed/landschap is vaak onvoldoende geïntegreerd, wat leidt tot een versnipperd resultaat. Tot nu toe bestaat er geen enkele overlegstructuur waarin deze aandachtspunten aan bod komen. Daarom starten we een strategisch project op. We brengen alle plaatselijke betrokkenen - verenigingen, overheidsinstanties en individuele personen - samen om een gezamenlijke gebiedsvisie op te stellen en een actieplan uit te werken. Het strategisch project bouwen we op rond volgende hoofddoelstellingen:

1. het typische landschap met zijn kouters, bulken, steilranden en meersen versterken en herstellen;
2. de riviervallei ontwikkelen als een aaneengesloten, robuuste ecologische drager van het landschap en ruimte geven aan rivierdynamiek;
3. de grotere groengebieden, de riviervallei en het hoger gelegen kouterland verbinden in een groen raamwerk;
4. de eigenheid en herkenbaarheid van de dorpen en de streekdynamiek versterken, met aandacht voor erfgoed;
5. de doorwaadbaarheid en beleving van het landschap verhogen en de bereikbaarheid van de stedelijke en de open ruimte verbeteren door te blijven werken aan het tragewegennetwerk en alternatieven voor autoverkeer;
6. de verschillende gebruikers van de open ruimte tot een evenwichtig en sterker geheel verweven en samenbrengen (bijvoorbeeld multifunctionele landbouw als landschapsbouwers in de meersen, kouters en bulken en als natuurbeheerders in de riviervallei).

De doelstellingen van het strategisch project Kouter- en Leieland zijn zo opgemaakt dat het buitengebied tussen Gent, Deinze en Nevele zich als een multifunctionele open ruimte kan ontwikkelen. Het moet een plaats zijn waar landbouw en natuur een belangrijke rol spelen. Er is aandacht voor een tragewegennetwerk, er worden alternatieven voor woon-werkverkeer met de auto geboden en de herkenbaarheid van de dorpen wordt versterkt. Door het gebied in zijn geheel te beschouwen ontstaan er ten slotte potenties voor verhoogde waterberging en -infiltratie; dit laatste is belangrijk binnen het nieuwe klimaatbeleid.

De uitvoering van het project moet leiden tot meer samenhang en samenwerking in het gebied, maar ook tot sensibiliserende en inspirerende acties.

### 4.4. Project Moervaartvallei

Cruciaal voor de rechtszekerheid van de verdere ontwikkeling van de Gentse zeehaven is de realisatie van nieuwe natte natuur in haar nabijheid. Als gevolg van meerdere al gevoerde planningsprocessen zal die zich meer in het bijzonder situeren in de nabijgelegen Moervaart-/Zuidledevallei (deels op Gents grondgebied). Dit ondersteunt ook het behalen van de stand-still voor natuur (waarin de tijdelijke natuur rondom het Kluizendok voorlopig een belangrijke rol speelt, maar op termijn niet meer). Bij de ontwikkeling van dit gebied houden we rekening met het statuut van de Moervaartdepressie als archeologische zone.

Door de gouverneur en het projectbureau Gentse Kanaalzone is hiervoor een openruimteproject Moervaart opgezet, in samenwerking met alle betrokken (Vlaamse) overheidsinstanties, de twee betrokken buurgemeenten en de landbouw- en natuurorganisaties. Intensief overleg tussen de sectoren landbouw en natuur heeft recent tot een gezamenlijk gedragen ontwikkelingsperspectief voor dit valleigebied geleid.

Dit proces is van groot belang voor de verdere ontwikkeling van de Gentse zeehaven en dus voor de realisatie van bijkomende arbeidsplaatsen in de Gentse regio, en tegelijk voor de stand-still inzake natuur. Om het alle kansen te geven ondersteunt de stad het ten volle.

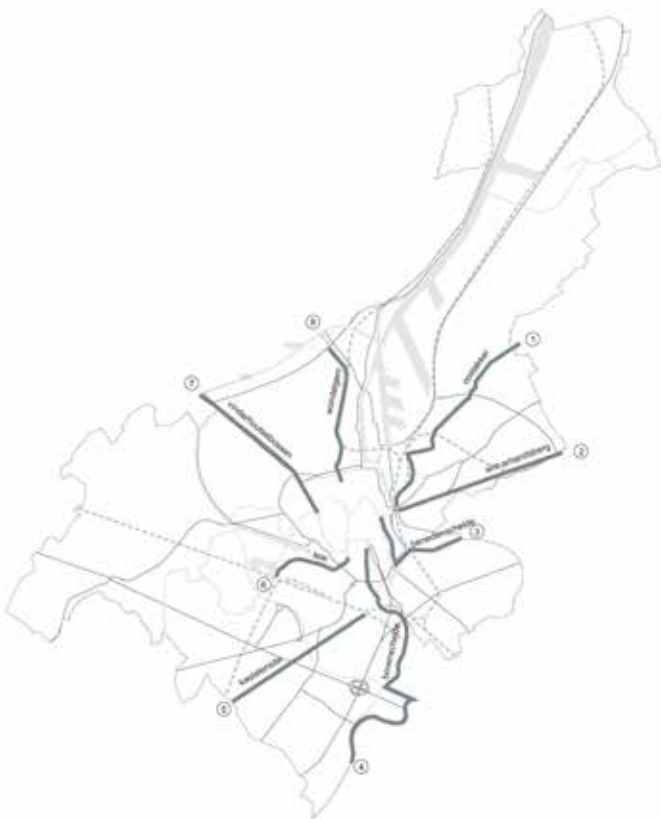
## 4.5. Project Groenassen

Dit project noemen we strategisch omdat we op deze wijze robuuste groen/klimaatassen in de ruimtelijke structuur realiseren.

Reeds in de Ruimtelijke Ontwikkelingstructuur (1993) is ingezet op de ontwikkeling van acht groenassen. Als radiale verbindingen in de open ruimte tussen de kernstad en het buitengebied zijn de groenassen landschappelijk structurerende elementen en dragers van de natuurlijke en recreatieve structuur. Het zijn doorlopende fiets- en wandelassen, groene linten door groen-recreatieve ruimten, opgeladen met aanliggende natuurlijke en recreatieve, publiek toegankelijke groene ruimten.

Omdat het erg moeilijk is de groenassen tot in het hart van de stad door te trekken, is in een eerste fase in de binnenstad een combinatie van waterloop en groene stapstenen te benaderen als groenas, en in de kernstad extra groen toe te voegen aan de groenassen om te kunnen voldoen aan de grote behoefte aan bijkomend openbaar groen in de stedelijke ruimte.

Later zijn de groenassen ook in het groenstructuurplan opgenomen.



Groenassenkaart uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent

Bij de verdere ontwikkeling van de groenassen gelden volgende (ruimtelijke) uitgangspunten:

- We benaderen de groenas als een kralensnoer. De groene en publieke ruimten op en aan de groenassen vormen de kralen, de fietsverbinding het snoer:
  - een diversiteit aan kralen (= onbebouwde ruimtes) inschakelen: zowel grote als kleine, publieke en private, zowel groene ruimten als pleinen, leefstraten, speelplekken, volkstuinten, parken, natuur- en bosgebieden, agrarische gebieden...;
  - ook toegangen naar voorzieningen en verbindingen naar kralen in de omgeving van de groenassen meenemen;
  - de verschillende kralen met elkaar verbinden aan de hand van een continue, obstakelvrije fietsas zodat je ze vlot kan bereiken;
  - een duidelijke basisstructuur uitwerken in functie van leesbaarheid, oriëntatie, herkenning en continuïteit.
- We vergroten de bereikbaarheid door de fietsas in te zetten als verbindend element.
- De landschappelijke betekenis van de groenassen versterken we door nieuwe groene inrichtingen, behoud van sterke landschappelijke structuren zoals dreven en zichtassen, het volgen van waterlopen.
- Door te variëren in breedte en maatwerk ontstaan kansen om de missing links weg te werken.
- We trekken de groenassen door tot in het hart van de stad.
- Door de groenassen aan de groene ring, groenpolen en groen in de omliggende gemeenten te koppelen willen we een sterke samenhangende drager bieden.

Een deel van de groenassen is al verregaand uitgewerkt, zoals groenas 5 naar het Parkbos met de Kastelensite. Hier is de oude spoorlijn ingezet als wandel- en fietsas, en de toekomstige bruggen leggen de verbinding met de stad. Er zijn wel nog oplossingen nodig om deze verbinding naar de stad te kunnen doortrekken. Bij andere groenassen zijn de moeilijkheden om ze te realiseren van een heel andere orde. Een voorbeeld daarvan is groenas 7 waar groene ruimten aan het water ontbreken. Hoewel er al stapsgewijze realisaties zijn gebeurd, zijn er nog veel mogelijkheden om de groenassen te versterken, de herkenbaarheid te verhogen en missing links weg te werken.

We streven naar een samenhangend geheel met de vijf groenpolen en de groene recreatieve ringen. Zo komt er een ruimtelijke structuur tot stand om het netwerk aan groene en publieke ruimten te bereiken. De ligging van de groenassen, tussen en door woonwijken, tussen stad en platteland is daarin een troef. De fietsassen zijn essentieel.

Groenassen die gelegen zijn aan waterlopen, wegen, spoorlijnen, werken samen met de groene recreatieve ringen sterk oriënterend. Waterlopen en dreven, zichtassen, bijzonderheden langsheen de assen bieden mogelijkheden voor een sterke landschappelijke beleving van de stad. Die twee potenties willen we nog krachtiger maken. We willen van de gelegenheid gebruik maken om de groei naar een klimaatneutrale stad te versnellen door het groen op en rond deze assen te versterken. Zo kunnen we het hitte-eilandeffect verminderen, de luchtvochtigheid verbeteren, water vasthouden, frisse lucht aanvoeren. Dat versterkt vanzelf het ecosysteem en biedt kansen om de biodiversiteit te verhogen. Omdat groen aantrekt om te wonen en te kopen, stijgt met de komst van de groenassen ook de economische waarde van de gronden. De binding met diverse groene en onbebouwde ruimten biedt mogelijkheden om eigen voeding te produceren, volkstuinen te bereiken, naar een lokale landbouwer te fietsen. De groenas kan zo ook de principes van stadsgerichte landbouw ondersteunen.

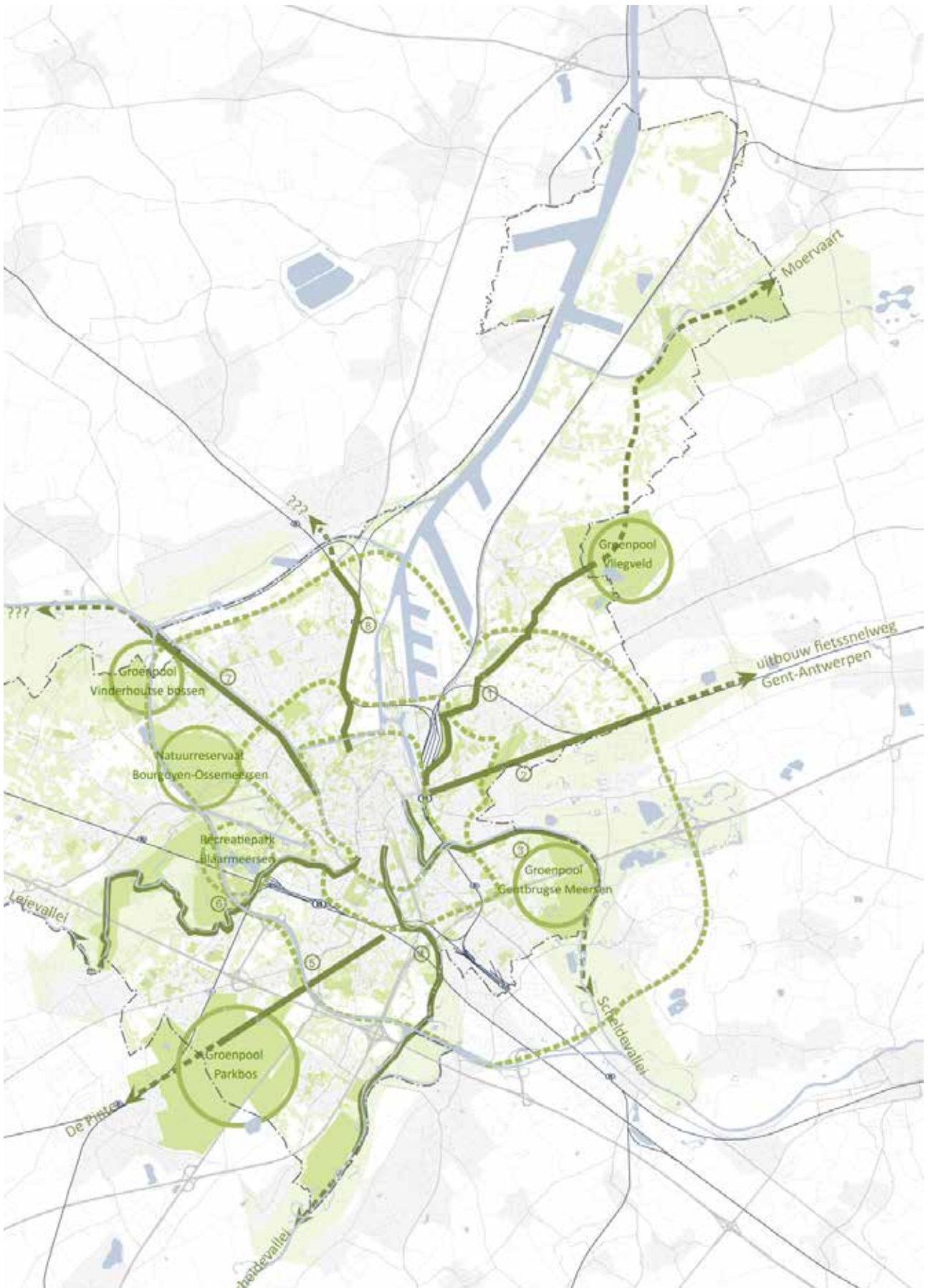
Knelpunten die nog een gerichte strategie vergen zijn gebrek aan groen, de ligging aan wegen, de vele kruispunten en de dichte bebouwing. De vele sterke kanten combineren en deze knelpunten wegwerken vereist een geïntegreerde werkwijze en maatwerk. Daarom moeten we het geheel van deze groenassen als een strategisch project presenteren. Vanuit een algemene visie op de groenassen in projecten kan verder onderzoek gevoerd worden naar de mogelijke relaties tussen publieke en private ruimten, de betekenis van de wandel- en fietspaden, de interactie met wegen en waterwegen waarmee de groenassen vaak gelijk lopen en de relatie met en potentie van de groene recreatieve ringen. Dat onderzoek kan en zal concrete acties opleveren.

De kaart hieronder laat zien hoe de groenassen verbindingen maken met de groenpolen, Leievallei, de omliggende gemeenten. Ook vallen de kansen op die er bestaan als we inzetten op de relatie met de groene recreatieve ringen waarvan het Westerringspoor en de Bourgoyen-Ossemeersen deel uitmaken.

Volgende doelstellingen vinden we belangrijk bij de uitwerking van dit project:

- de groenassen nog meer uitwerken als ruggengraten voor de stedelijke ruimte met een aaneenschakeling van groene en publieke ruimten;
- diversiteit aan groene en publieke ruimten aan bewoners en recreanten aanbieden;
- in gebieden met een gebrek aan groen op en rond de groenassen extra inzetten op de relatie met groene publieke ruimten in de omgeving;
- maximaal inzetten op de relatie met de groene recreatieve ringen;
- de recreatieve ruimten met elkaar verbinden om de leefkwaliteit te verhogen;
- comfortabele fietsroutes realiseren die belangrijke schakels zijn binnen het fietsnetwerk;
- de groenassen zorgvuldig inpassen in hun omgeving en afstemmen op fietsroutes, prioritaire schoolroutes, wandelomgevingen enzovoort;
- de groenassen benaderen als landschappelijk structurerende elementen en inzetten op een hoge landschappelijke kwaliteit;
- de combinatie met de waterlopen als troef inzetten;
- de relatie met de omliggende gemeenten en groene en recreatieve netwerken versterken;
- inzetten op een leesbare omgeving en op het belang van een groenas voor oriëntatie en herkenbaarheid;
- de groenassen inzetten als klimaatassen;
- waar mogelijk deze assen mee inzetten ter ondersteuning van het ecosysteem en ter versterking van het fysisch systeem; het zijn belangrijke lineaire natuurverbindingselementen tussen (kleinere) natuurkernen. Een voorbeeld is de Brugsevaart met aansluitend de Coupure met struweel, ruigten en bloemrijke graslanden op het talud.
- onderzoeken waar de groenassen kunnen inspelen op stadsgerichte landbouw;
- inzetten op het algemene doel van het geheel van groenassen in combinatie met de eigenheid van elke groenas en haar specifieke omgeving (landelijk, stedelijk).







# DEEL 3

**Deel III** van Ruimte voor Gent is meer gericht op deskundigen en professionelen. Dit deel bevat een nadere uitwerking van de visie uit deel I en maakt strikt gezien ook deel uit van het decretaal verplichte **richtinggevend gedeelte**. We geven aan **hoe en waar** we de ruimtelijke ambities betreffende verdichten, verluchten en verweven uitvoeren en de beeldkwaliteit verhogen.

## Deel III - De visie en concepten toegepast

### 1. Ruimtelijke netwerken

- 1.1. Netwerken van mobiliteit en distributie
- 1.2. Groeneruimtenetwerk
- 1.3. Waternetwerk
- 1.4. Ondergronds netwerk en bodemstructuur
- 1.5. Netwerk van publieke ruimte

### 2. Knooppunten in het netwerk

- 2.1. Ruimtelijke knooppunten
- 2.2. Ontwikkelingsmatrix knooppunten
- 2.3. Groenpolen

### 3. Netwerken en knooppunten sturen locatiekeuze voor specifieke functies

- 3.1. Algemeen
- 3.2. Wonen
- 3.3. Werken
- 3.4. Detailhandel en horeca
- 3.5. Culturele functies
- 3.6. Toerisme
- 3.7. Onderwijs en kinderopvang
- 3.8. Sport en recreatie
- 3.9. Zorgfuncties en sociale voorzieningen
- 3.10. Voorzieningen voor kinderen en jongeren
- 3.11. Landbouw
- 3.12. Openbaar groen
- 3.13. Ruimte voor hernieuwbare energievoorzieningen

### 4. Ruimtelijke thema's

- 4.1. Ruimtelijk verdichten, verluchten en ontpitten
- 4.2. (Functioneel) verweven
- 4.3. Versnippering van open ruimte wegwerken en tegengaan
- 4.4. Continu werken aan beeldkwaliteit en eigenheid

### 5. De methodiek concreet gemaakt: hoe passen we de principes en afwegingskaders toe?

- 5.1. Toepassing aan de hand van een concreet voorbeeld: Gentbruggebrug - Nijverheidskaai







**De ruimtelijke concepten die in deel I beschreven zijn, staan niet op zichzelf. Ze drukken de stabiele, structurerende elementen in de Gentse ruimte uit. In deel II is hun onderlinge samenhang al geïllustreerd door ze op het eind te bundelen in een gewenste ruimtelijke structuur. Nu operationaliseren we de concepten en de visie, opdat ze ook doorwerken in het ruimtelijk beleid.**

De ruimtelijke concepten geven op hoofdlijnen aan hoe we in de toekomst met cruciale plekken in en rond Gent omgaan. De ruimtelijke ambities zijn in abstracte tekeningen weergegeven. Bij de uitwerking moeten we er ons sterk van bewust zijn dat het ruimtelijk beleid moet inspelen op nieuwe trends en maatschappelijke evoluties. De ruimtelijke behoeften kunnen snel veranderen, we moeten de mogelijkheden binnen de klijtlijnen van de concepten kunnen bijstellen. Dit vraagt grotere flexibiliteit dan wat de meeste ruimtelijke structuurplannen tot op heden aanbieden. Daardoor verschuift het accent in de stadsontwikkeling van meer grootschalige nieuwe

gebiedsontwikkeling naar geleidelijke transformatie van de bestaande stedelijke ruimte. Er is **een toekomst-bestendig kader** nodig dat mogelijkheden creëert voor en grenzen stelt aan die geleidelijke transformatie van de ruimte. Het lijkt een moeilijk evenwicht: enerzijds moet er een coherente en robuuste ruimtelijke visie bestaan, onder meer voor de bepalende elementen van de groenstructuur die stabiliteit en langetermijngroei vereisen, anderzijds moeten we kunnen anticiperen op die snel veranderende behoeften en nieuwe trends.

Het is uitgesloten bij het denken over de stedelijke toekomst enkel van de fysieke ruimte te vertrekken. Het dagelijks leven en de leefkwaliteit van de mensen in de stad met hun verschillende leefpatronen staan in Ruimte voor Gent centraal: doel is de stedelijke structuur zodanig vorm te geven dat deze aan inwoners, ondernemingen en investeerders de mogelijkheid biedt initiatieven te nemen die bijdragen tot een stad met een hoge leefkwaliteit. Het is bovendien onmogelijk binnen de actuele praktijk voor





ruimtelijke planning een gebiedsdekkende visie te ontwikkelen die robuust en strategisch is. Ten slotte organiseert de private markt voor een groot deel de ruimtelijke ontwikkeling; publieke actoren kunnen hier wel sturen.

Dit evenwicht tussen robuustheid en flexibiliteit creëren we door de ruimtelijke ontwikkeling van de stad op te hangen aan een **robuust ruimtelijk-functioneel raamwerk**. Dat wordt gevormd door een samenspel van verschillende ruimtelijke netwerken. Het fysisch systeem en de bestaande morfologie van de stad vormen er de basis van, andere ruimtelijke netwerken takken hierop aan en moeten elkaar versterken: netwerken van infrastructuur, groen, water en publieke ruimte, gebaseerd op de logica van de ondergrond. Goed functionerende netwerken zijn een belangrijke basis voor een duurzame ruimtelijke langetermijnvisie.

De concepten schetsen al een aantal ruimtelijke netwerken:

- Water, topografie en bodem vormen de basis voor de groeiende stad.
- Water en groen geven zuurstof aan de stad.
- Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen voor openbaar vervoer garandeert selectieve bereikbaarheid.

De verschillende overheden initiëren projecten om die netwerken op te bouwen, te versterken en te vrijwaren (actieve rol). Een goede regie van de overheid bij het uittekenen van die stabiele netwerken is belangrijk en zet ook de krijtlijnen uit voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Die - vaak private - ruimtelijke initiatieven binnen het raamwerk willen we flexibel houden, maar niet vrijblijvend: de kracht van het robuust raamwerk staat of valt namelijk met de manier waarop de ruimte wordt ingevuld. We moeten inspelen op wat de gebruikers van de stad nodig hebben maar tegelijk rekening houden met de draagkracht en het goed functioneren van de stad. De invulling moet dus doordacht en mensgericht gebeuren.

De ligging ten opzichte van de verschillende netwerken bepaalt wat de ruimtelijke mogelijkheden op een bepaalde plek zijn en duidt voor nieuwe ontwikkelingen aan wat er waar kan komen. In het volgende hoofdstuk gaan we daarop in.

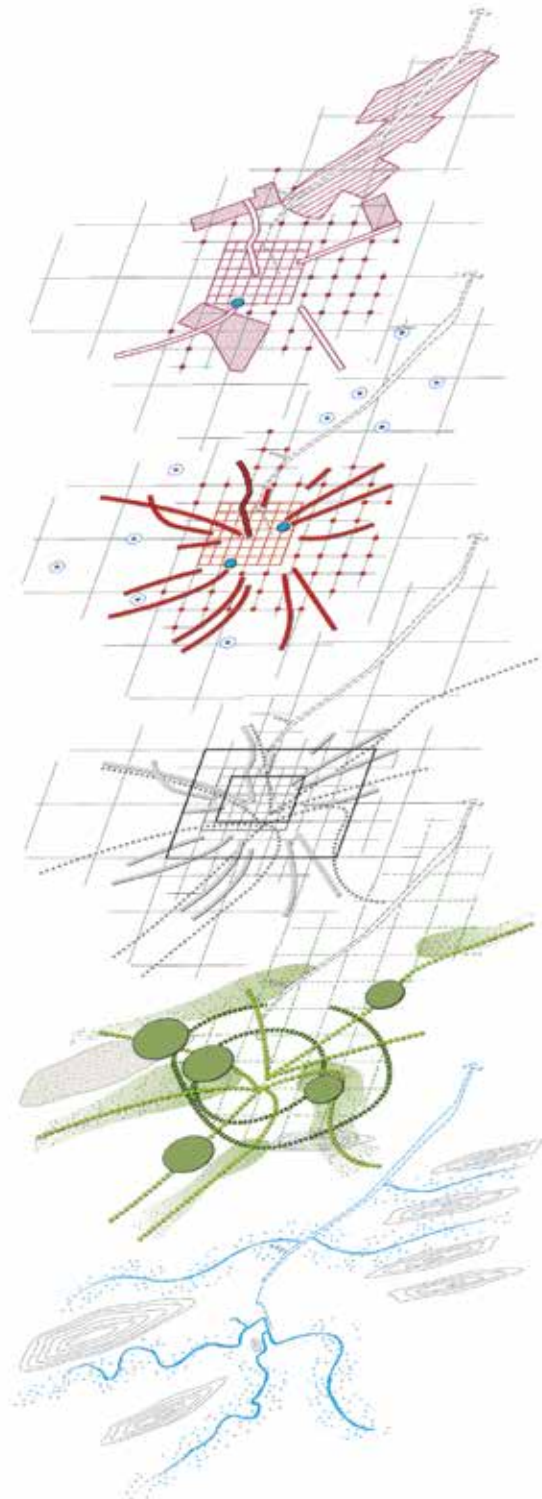
Naast de sturende kracht van netwerken zijn ook een aantal ruimtelijke thema's belangrijk om de stad op een slimme en goede manier te laten groeien. Deze hebben we bij in deel II al gepresenteerd:

- We verdichten op een slimme manier in de nabijheid van voorzieningen, knooppunten in het mobiliteitsnetwerk, water en groen.
- We verweven werk, ondernemerschap en innovatie in de stedelijke ruimte.

In hoofdstuk 4 van dit deel worden deze concepten uitgewerkt en geconcretiseerd in hanteerbare kaders die essentieel zijn bij elk ruimtelijk project. De overheid vervult hier meer een sturende rol. We zoomen in op vier (ruimtelijke) thema's:

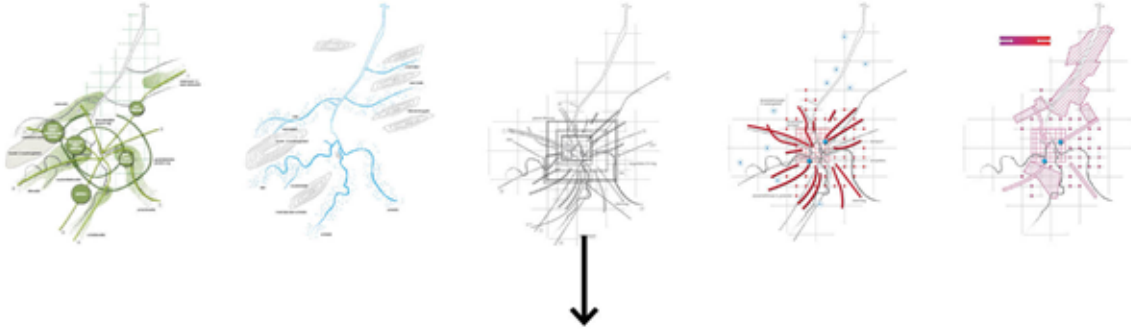
- verdichten, verluchten en ontpitten
- verweven
- versnippering van open ruimte bestrijden en tegengaan
- werken aan beeldkwaliteit en eigenheid

De thematische beleidskaders voor de ruimtelijke ontwikkelingen geven antwoord op de 'hoe'-vraag.



# RUIMTELIJKE CONCEPTEN

## DAGELIJKS KADER VOOR EEN GEINTEGREERD RUIMTELIJK BELEID



invulling door allerhande initiatieven

WAT?

een robuust, stabiel raamwerk voor verdere ontwikkeling

WAAR?

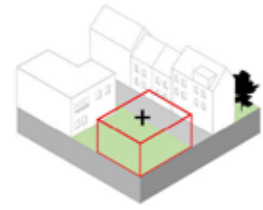
### NETWERKSTRUCTUREN



GROENE RUIMTE



PUBLIEKE RUIMTE



RUIMTELIJK VERDICHTEN, VERLUCHTEN EN ONTPITTEN



WATER



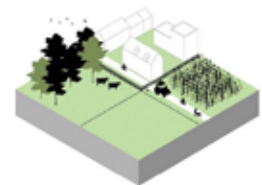
ONDERGRONDS



(FUNCTIONELE) VERWEVING



MOBILITEIT EN DISTRIBUTIE



VERSNIPPERING WEGWERKEN



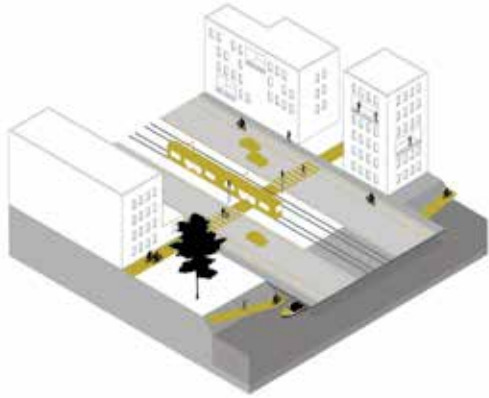
BEELDKWALITEIT VERHOGEN



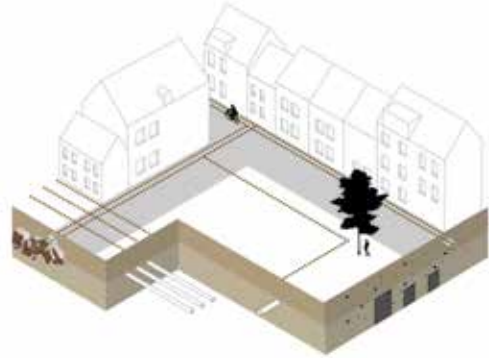
# 1. Ruimtelijke netwerken

We onderscheiden vijf ruimtelijke netwerken:

1. Netwerken van mobiliteit en distributie



4. Ondergronds netwerk



2. Groeneruimtenetwerk



5. Netwerk van publieke ruimte

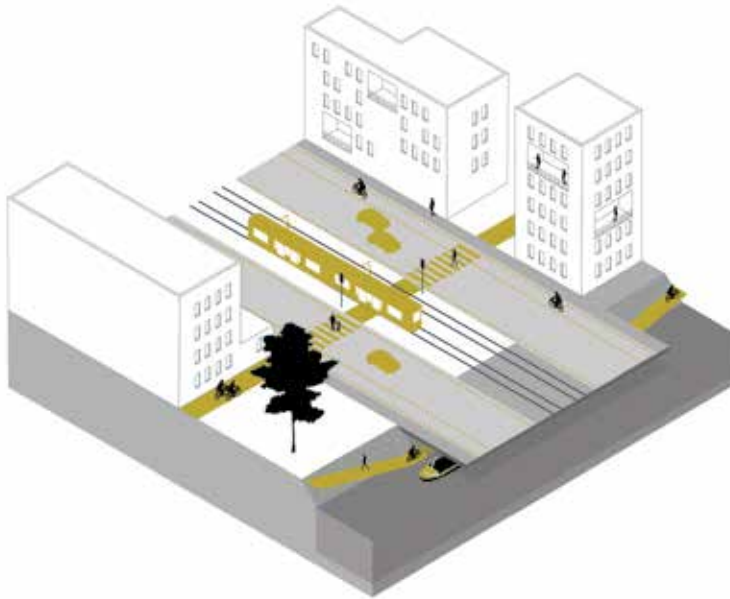


3. Waternetwerk



Het samenspel van deze netwerken, die elkaar vaak overlappen, vormt een robuust ruimtelijk raamwerk dat nieuwe trends en ontwikkelingen moet kunnen opvangen. Hierna gaan we dieper in op de verschillende netwerken.





## 1.1. Netwerken van mobiliteit en distributie

Het gemeentegrensoverschrijdend mobiliteitsnetwerk heeft een belangrijke sturende rol en moet functioneren als een krachtige motor voor een duurzame leef- en werkomgeving en voor een leefbare maar multimodaal en selectief bereikbare stad. Dit vraagt om een strategie voor duurzame mobiliteit die we samenvatten in vier streefdoelen:

- nabijheid verzekeren
- het aantal overbodige kilometers verminderen
- stappen, trappen en openbaar vervoer versterken
- vervoermiddelen schoner maken.

We werken hier op twee manieren aan: een gericht **locatiebeleid** dat nabijheid en microcentraliteit creëert door functies te verweven en te concentreren op knooppunten in het fiets- en openbaarvervoernetwerk, gekoppeld aan een duurzaam **verplaatsingsbeleid** met de klemtoon op het STOP-principe.

**Volgende ruimtelijke speerpunten uit de visie en de concepten (deel II) zijn belangrijk voor de gewenste netwerken van mobiliteit en distributie:**

1. We streven naar **selectieve en multimodale bereikbaarheid**. Enerzijds moeten we keuzemogelijkheden bieden voor de manier waarop men zich binnen de stad verplaatst, anderzijds is het zo dat een leefbare stad wel bereikbaar moet zijn, maar niet altijd, overal, op gelijk welke manier. Vanaf nu kiezen we voor een kindvriendelijke stad waar voetgangers, fietsers en in tweede orde het openbaar vervoer maatgevend zijn bij ruimtelijke ingrepen. We waarborgen daarbij wel de bereikbaarheid van de stad voor iedereen voor wie de wagen om professionele of fysieke reden onmisbaar is.

Om de brede toegankelijkheid te bevorderen werken we waar dat zinvol en haalbaar is een complementair systeem van duurzaam collectief vervoer uit dat het bestaande fietsnetwerk en openbaarvervoernetwerk ondersteunt.

Gent is toe aan **bicycle urbanism**.

Vanwege de flexibiliteit, het comfort en de professionele of fysieke noodzaak is de auto voor veel mensen nog steeds de favoriete vervoersmodus. In de huidige ruimtelijke verspreiding van wonen en werken in Vlaanderen schiet het huidige openbaar vervoer soms tekort als alternatief voor de auto. De fiets heeft echter wel de kwaliteiten om op korte termijn een grotere rol te spelen. Door de flexibiliteit, compactheid, lage kostprijs en milieuvriendelijkheid is de fiets het ideale vervoermiddel binnen een stadsregio. De schaal van de stad, de fijnmazigheid van de stedelijke ruimte, de topografie en de aanwezigheid van waterlopen zijn factoren die Gent extra

interessant maken als fietsstad. Net zoals infrastructuur voor auto en openbaar vervoer dragers zijn voor stedelijke ontwikkeling, moet bicycle urbanism, of plannen geredeneerd vanuit de fiets, zijn plaats opeisen binnen de Gentse stedelijke toekomstvisie. Ruimtelijke ontwikkelingen en voorzieningen richten zich naar het structurerend fietsnetwerk, zodat de fietsroutes nog sterker verankerd raken in de ruimtelijke structuur van de stad.

Belangrijk aspect bij de expliciete keuze voor bicycle urbanism is dat opwaardering van de fietsinfrastructuur eenvoudiger is dan de even broodnodige versterking van het openbaar vervoer. Door zijn specifieke eigenschappen is de fiets ook ideaal voor voor- en natransport bij openbaar vervoer. Op die manier lost hij de tekortkomingen van het openbaar vervoer op, zodat uitbreiding van de fietsinfrastructuur zowel op de korte als op de lange termijn loont. Behalve op een deugdelijk en goed onderhouden fietsnetwerk zetten we in op noodzakelijke ondersteunende infrastructuur: voldoende (overdekte) fietsenstallingen, bewegwijzering, goed ingerichte P+B's...

Fietsen evolueert bovendien zeer snel. Elektrische fietsen, bakfietsen, cargofietsen... vragen vaak om aangepaste infrastructuur qua breedte fietspad, snelheid, stalling. Bij toekomstige plannen houden we hier rekening mee.

2. We werken aan een **fijnmazig** netwerk dat (ontmoetings)plekken verbindt. Door de **oversteekbaarheid** van fysieke barrières (zoals waterlopen en steenwegen) te vergroten versterken we de samenhang tussen verschillende stadsdelen, vergroten we de doorwaadbaarheid en bereikbaarheid van plekken en verhogen we de leefkwaliteit en de sociale cohesie. We maken van de vroegere fysieke grenzen net veilige en aangename routes die in het openbaarvervoer- en fietsnetwerk worden ingeschakeld door de heraanleg van het publieke ruimte, de herprofilering van steenwegen en de realisatie van fietsbruggen. Tegelijk ontstaan nieuwe verdichtingsmogelijkheden van goede kwaliteit langsheen deze assen (microcentraliteit).  
In het bijzonder in de omgevingen van scholen, studentenvoorzieningen en woonzorgzones werken we een fijnmazig en veilig netwerk uit met voldoende rustpunten voor stappers en trappers.

### Ruimtelijke bouwstenen van de gewenste netwerken van mobiliteit en distributie:

De keuze voor het STOP-principe als belangrijkste uitgangspunt weerspiegelt zich in de opbouw van dit hoofdstuk: eerst het voetgangersnetwerk, daarna het fietsnetwerk en het openbaar vervoer en helemaal aan het eind het personenautovervoer. De ruimte die deze duurzame verplaatsingswijzen (bijkomend) nodig hebben, vinden ze in de eerste plaats bij de minder duurzame.

Door verknoping van de verschillende mobiliteitsnetwerken creëren we multimodale knooppunten, die we (ruimtelijk) opladen. Ook bij het verder uitwerken van een toekomstgericht distributienetwerk en coherent parkeerbeleid zijn deze knooppunten belangrijk. Daarom beschrijven we de thema's parkeren en distributie apart.

### **Een toegankelijk en fijnmazig voetgangersnetwerk met ruimte voor ontmoeten**

De impact van een duurzaam stadsvervoersysteem op de ruimte is niet te onderschatten, zeker voor de publieke ruimte. Minder druk van het verkeer maakt meer mogelijk op (autoluwere) pleinen en straten. De vele boeiende en innovatieve activiteiten die zo typisch zijn voor Gent, krijgen letterlijk en figuurlijk meer ruimte. In autoluwere zones is het ook aangenamer wonen en werken.

- Het historisch centrum en ook het Kunstenkwartier weren het doorgaand verkeer en krijgt een groter voetgangersgebied.
- Het Gentse parkeerbeleid stuurt de gewenste stedelijke mobiliteit.
- We gaan de barrièrewerking voor stappers en trappers tegen door erop te letten dat er (selectief) bruggetjes over water, snelwegen en treinsporen en tunneltjes onder (spoor)bermen en vooral door vele, eenvoudige en korte oversteekplekken op alle stedelijke wegen zijn.
- We zetten in op extra leefruimte in de straat door de auto waar mogelijk te verplaatsen naar een (multifunctioneel gebruikte) buurtparking. Dit heeft vele voordelen zoals een veiliger en gezonder leefomgeving en een extra publieke tuin. Op het niveau van de woning betekent meer ruimte in de straat ook meer mogelijkheden voor gevelisolatie.
- Het tijdelijk gebruik van de straatruimte als verblijfsgebied ondersteunen we actief in diverse vormen zoals school-, speel- en leefstraten en andere toekomstige vormen van gebruik.
- We inventariseren het tragewegennetwerk en herstellen en actualiseren het fijnmazige systeem van buurt- en voetwegen en kerkwegels.

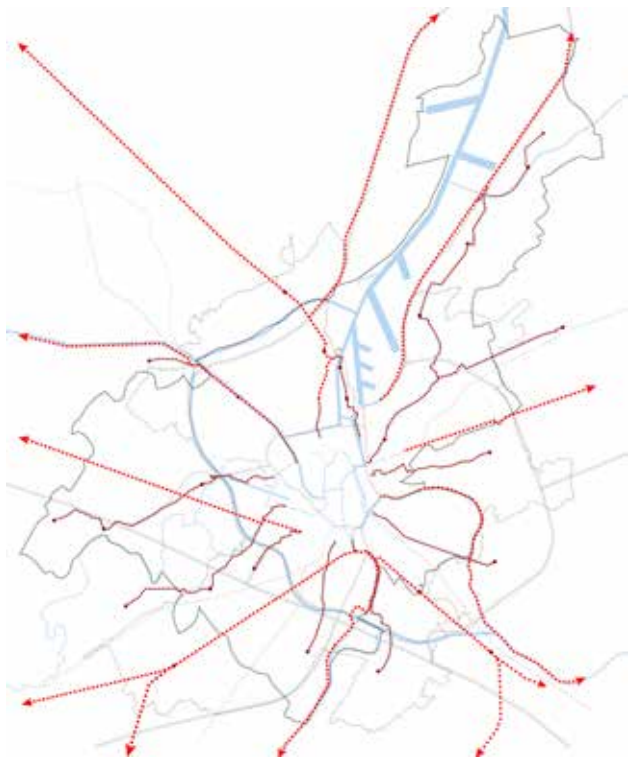
### **Snelle fietsverbindingen naar de stad<sup>1</sup>**

De snel evoluerende technische mogelijkheden maken fietsen op grotere afstand steeds eenvoudiger en toegankelijker voor een grote groep mensen. Fietsen halen steeds hogere snelheden. Afstanden worden daardoor relatiever, maar het vergt ook zowel qua dimensie als qua netwerk een update van de fietsinfrastructuur, met een onderscheid tussen infrastructuur voor snelle en voor trage fietsers (die nauwer bij stappers aanleunen). De introductie van **fietssnelwegen** die een hoog ambitiesniveau stellen wat betreft snelheid, directheid en conflictvrijheid, zijn essentieel om de woon-werkrelatie tussen Gent en zijn hinterland te verbeteren door dat hinterland op een snelle, veilige en directe manier te ontsluiten. De radiale fietssnelwegen volgen een direct verloop dat zoveel mogelijk samenvalt met al bestaande en herkenbare lineaire structuren zoals de **groenassen**, waterlopen en (oude) spoortracés<sup>2</sup>. Deze stedelijke fietssnelwegen haken aan op het Fietssnelwegennetwerk van de provincie Oost-Vlaanderen. Deze connectie en afstemming is belangrijk om ook de continuïteit op regionale schaal te garanderen. De hoofdfunctie van deze fietssnelwegen is dus verbinden over langere afstand, de ontsluitende en verdelende functie is hieraan ondergeschikt. Net zoals de aanleg van autosnelwegen de bestaansreden van oude steenwegen niet heeft weggenomen maar wel hun rol heeft veranderd, kunnen fietssnelwegen dus niet beschouwd worden als vervanging van bestaande functionele fietsroutes, maar krijgen deze wel een andere rol.

**Deze fietssnelwegen mogen geen nieuwe conflict-situaties creëren.** De inrichting en de routing vragen daarom om maatwerk dat rekening houdt met het ruimtelijk gebruik van een plek. Dit komt erop neer dat de fietssnelwegen in de kernstad (binnen de groeistedelijke fietsring) meestal van karakter veranderen en trage fietsroutes worden, tenzij een conflictvrije inrichting mogelijk is. De fietssnelwegen doorsnijden geen parken, maar liggen aan de rand ervan of gaan er afgeschermd langs. Bijkomende fietsinfrastructuur zoeken we in eerste instantie binnen de bestaande verkeersruimte om te verhinderen dat de verharding nog toeneemt.

Aanvullend op de fietssnelwegen moeten er verbindingen bestaan met specifieke kernen in de groeistad, die niet rechtstreeks bediend worden door de fietssnelwegen. De kernen zijn randstedelijke knooppunten die sterk oriënterend werken voor fietsers uit de onmiddellijke buurt. De **hoofd fietsroutes** die hiervoor moeten instaan, hebben dezelfde kwaliteiten als de fietssnelwegen en worden dan ook indien mogelijk gescheiden van gemotoriseerd

verkeer. Ze kunnen ook een meer ontsluitend karakter hebben. Het verschil zit er dus in dat deze hoofd fietsroutes zich voornamelijk enten op een connectie binnen de stadsregio en geen verdere relatie hebben met kernen en economische knopen buiten de stadsregio. Kernen die hierbij in aanmerking komen, zijn bijvoorbeeld de Gentse kanaaldorpen, Lochristi, Destelbergen, Heusden, Merelbeke, Zwijnaarde, Sint-Denijs, Sint-Martens-Latem, Drongen, Baarle en Vinderhout.



<sup>1</sup> Tijdens de ontwerpfase wordt dit verder afgestemd met de strategische nota over het stadsregionale fietsroutenetwerk in opmaak.

<sup>2</sup> Bijvoorbeeld het tracé van de oude spoorwegbedding richting Parkbos en de twee noord-zuidverbindingen langs de R4 richting Zelzate.

### **Een fijnmazig ontsluitend en verbindend grootstedelijk fietsnetwerk**

Aanvullend op de radiale structuur van de fietssnelwegen en hoofdfietsroutes moet een bovenlokale, grootstedelijke ringstructuur ook snelle tangentiële verbindingen aan de stadsrand mogelijk maken. Die **grootstedelijke fietsring** volgt in grote mate het verloop van de R4. Hierdoor worden plekken met functies op stadsregionale schaal rechtstreeks ontsloten met snelle fietsinfrastructuur die verbindingen maakt met enerzijds de kernstad en anderzijds woonkernen binnen en buiten de stadsregio. Voorbeelden van dergelijke plekken zijn werk- en evenementenlocaties van regionale schaal<sup>3</sup> en de vijf groenpolen. Het tracé van deze bovenlokale fietsring kiezen we in functie van de ontsluiting van dergelijke locaties. De koppeling van radiale fietssnelwegen en hoofdfietsroutes met de bovenlokale fietsring gebeurt door middel van stadsregionale schakelpunten die ook als oriënteringspunt voor de fietsers fungeren.



Ze worden dan ook zoveel mogelijk ondersteund door een landmark van stadsregionale aard, bijvoorbeeld de Ghelamco-arena of The Loop.

Deze grootstedelijke fietsring bakent ook het grootstedelijke fietsnetwerk af. Dit fietsnetwerk is fijnmaziger dan het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) in het buitengebied. Terwijl het BFF voornamelijk een verbindende taak op zich neemt, moet het netwerk in de groeistad ook ontsluiten. Daarom moet het een gridsstructuur hebben met een maaswijdte tussen anderhalve en drie kilometer.

De inrichting van deze fietsring is opnieuw maatwerk, waarbij we zoveel mogelijk dezelfde principes respecteren als bij de inrichting van de fietssnelwegen: conflictvrij, bij voorkeur niet door parken, zoveel mogelijk binnen de bestaande verkeersinfrastructuur en met zo weinig mogelijk bijkomende verharding.

### **Een alles ontsluitend fietsnetwerk in de kernstad en binnenstad**

Wanneer de bestemming van de fietser toch de binnenstad of kernstad is, dan kan de fietser gebruik maken van het kernstedelijk fietsnetwerk. Dit fijnmazige netwerk heeft vooral een ontsluitende taak. De maaswijdte is aangepast aan dit ontsluitende karakter en ligt daarom tussen een halve en een hele kilometer. Bovendien moet er gestreefd worden naar een volledig befietsbaar gebied. De fiets is hier hét stedelijke vervoersmiddel. De hoofdstructuur van dit netwerk wordt gevormd door enerzijds radiale, directe en comfortabele routes die aansluiting geven op de snelle fietsverbindingen in de groeistad en het buitengebied en anderzijds een dubbele stedelijke ringstructuur. De buitenste ring is de **groeistedelijke fietsring**. Deze moet een eerste oriënterende structuur vormen die de bovenlokale fietser verwelkomt in Gent. In de eerste plaats gebeurt dit door de aanwezigheid van randstedelijke poorten die nu al tot de 'mental map' van de stedeling behoren, bijvoorbeeld de Blauwe brug ter hoogte van de Brugse vaart, of Rozebroeken. Daarnaast moet deze groeistedelijke fietsring een leesbare en herkenbare (groene) inrichting krijgen. Het is namelijk door voor een gesloten en herkenbare ringstructuur te opteren dat de fietser een bijkomende keuzemogelijkheid krijgt: ofwel volgt hij de ring rondom de kernstad naar het juiste segment waar de wijk of het stadsdeel van bestemming aan grenst, ofwel fietst hij verder richting kernstad of binnenstad. De groeistedelijke fietsring kan

<sup>3</sup> Onder andere Gentse Zeehaven, Bedrijventerrein Haven 9000-9200 (Industrieweg), Oostakker I, Zwijnaarde I (Eilandje Zwijnaarde), Guldensporenpark Merelbeke, Eandis Melle, Maaltebruggepark Sint-Denijs, Technologiepark Zwijnaarde, Ghelamco-arena, The Loop



dus ook een verdelende functie opnemen. De gebruiker zal door de keuze van de groeistedelijke fietsring misschien een iets langere afstand moeten afleggen tot de bestemming, maar snelheid, directheid, comfort en conflictvrijheid verleiden hiertoe:

- Snelheid betekent afgescheiden fietsinfrastructuur van wandelpaden.
- Directheid betekent rechte fietspaden met zachte bochten.
- Comfort betekent monolithische verharding en zeer brede fietspaden (vier meter). In een stedelijke context moet er aandacht zijn voor fietsvarianten (zoals bakfietsen) die extra breedte vragen.
- Conflictvrij betekent geen gemengd gebruik en vermijden van kruisingen met parkgebruiker.

De fietsring richten we niet overal als fietssnelweg in; de inrichting vraagt ook hier maatwerk. Wanneer de fietsring door (wijk)parken snijdt, moet het STOP-principe gerespecteerd worden en moet de inrichting rekening houden met mogelijke conflicten tussen voetgangers en fietsers en zonder dat er grote oppervlakten groen verdwijnen en veel verharding bijkomt.

Gekoppeld aan de groeistedelijke fietsring vinden we P+B-locaties waar bezoekers van de stad hun auto kunnen achterlaten en overschakelen op een kernstedelijk fietsnetwerk. We realiseren deze P+B's op ruimtelijke knooppunten waar het hoofdfietsnetwerk samenvalt met het (stadsregionaal) openbaarvervoernetwerk en/of op plaatsen nabij het bovenlokale wegennet waar we het stadsregionaal autoverkeer willen opvangen.

Het tracé van de groeistedelijke fietsring valt zoveel mogelijk samen met de binnenste groene recreatieve ring en verbindt groene zones zoals Blaarmeersen, Halfweg, Rozebroekenpark en De Naeyerdreef.

Zodra de fietser de groeistedelijke fietsring verlaat, wijzigen de condities. Hij infiltreert nu de stedelijke ruimte die hij met andere gebruikers moet delen. We moeten een bepaalde concurrentiële snelheid waarborgen en het conflict met voetgangers in de kernstad en binnenstad vermijden. Ook de dialoog en interactie met de gemotoriseerde voertuigen sturen we. Hier kan de fietser ook gebruik maken van de **kernstedelijke fietsring**. Deze vormt een fietsalternatief voor R40 en heeft als belangrijkste taak belangrijke attractiepolen in en om de R40 op een veilige en directe manier te verbinden. Dit zijn onder meer de stations Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort. Bovendien schakelt deze fietsring ook belangrijke

stedelijke functies zoals scholen, kantoren, parken en recreatiecomplexen al fietsend aan elkaar. Het tracé wordt daarom zoveel mogelijk gekozen in functie van deze (groot)stedelijke functies.

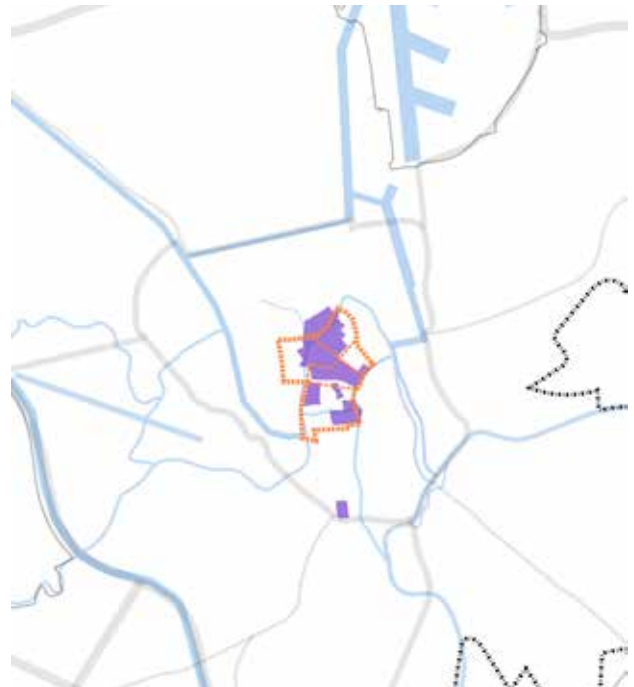
De hoofdfietsroutes takken aan op deze stedelijke fietsring door middel van stadspoorten. Dat zijn plaatsen die eveneens tot de mental map van de stedeling behoren - Rabotpark, Ekkergerem, Keizerspark - en op die manier een nieuwe oriëntatiestructuur voor de fietser vormen. Tussen deze hoofdstructuur van het netwerk zorgen aanvullende routes voor een dicht fietsnetwerk, met de vooropgestelde maaswijdtes.

De aanleg van nieuwe fietsverbindingen mag niet ten koste gaan van en moet met respect gebeuren voor bestaand groen en natuur.



### **Een binnenstedelijke fietsring voor ontsluiting van het voetgangersgebied**

Om het autovrije gebied bereikbaar te houden voor de fietser is er een slim ontsluitingsconcept voor dit gebied nodig. Het moet in de eerste plaats zoveel mogelijk befietsbaar blijven, met enkele dragende fietsassen waar de fietsers zich nog met een aanvaardbare snelheid kunnen verplaatsen. Hiervoor wordt onder andere aan de Hoogpoort, Volderstraat en Belfortstraat gedacht. Daarnaast moet er ook een alternatief beschikbaar zijn dat de fietser om de drukke voetgangers- en winkelassen leidt. Dit uit zich in een binnenstedelijke fietsring. In de buurt daarvan moet de fietser ook degelijke fietsenstallingen vinden waar hij zijn fiets kan achterlaten om het voetgangersgebied in te trekken. Uiteraard zijn de goede verbindende segmenten tussen de kernstedelijke en de binnenstedelijke ring essentieel om dit netwerk te doen slagen. Daarom is het belangrijk om straten zoals Molenaarsstraat, Theresianenstraat, Sint-Pietersnieuwstraat en Burgstraat bijzonder uit te rusten voor fietsers.



### **Een aangepast fietsnetwerk in de haven en het buitengebied**

In het buitengebied blijft het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) de maatgevende structuur, maar ter hoogte van woonkernen of belangrijke functies zoals scholen wordt het aangevuld met alternatieve fietsroutes die de maaswijdte van het netwerk plaatselijk verkleinen.

De kanaalzone is een zeer specifiek gebied door de grootte van de bedrijvensites, de barrières van het zee-kanaal en de grote verkeersinfrastructuur, de aanwezigheid van grote hoeveelheden vrachtverkeer enzovoort. Het fietsnetwerk moet hier dan ook zoveel mogelijk in functie van directheid, verkeersveiligheid en ontsluiting van alle bedrijventerreinen uitgewerkt worden.

Onderstaande matrix vat de verschillende types fietsroutes van het fietsnetwerk samen.

type fietsroute	Functie	Streefinfrastructuur	Bewegwijzering
<b>Radiaal</b>			
Fietssnelweg	Verbinden	Vrijliggend 4m, non stop	Ja
Hoofd fietsroute	verbinden EN/OF ontsluiten	ontvlecht, non stop	Ja
<b>Tangentiaal</b>			
Grootstedelijke fietsring	verbinden EN/OF ontsluiten	ontvlecht, non stop	Ja
Groei stedelijke fietsring	verbinden EN/OF ontsluiten	ontvlecht, non stop	Ja
Kernstedelijke	verbinden EN/OF ontsluiten	ontvlecht, non stop	Ja
Binnenstedelijke fietsring	ontsluiten	vademecum conform	Ja
<b>Diffuus</b>			
Fietsroute	ontsluiten OF alternatief tracé	vademecum conform	Deels?
Lokale fietsroute	ontsluiten	vademecum conform	Nee

Kruisingen of aantakkingen van verschillende routes van het fietsnetwerk genereren enkele schakelpunten die een oriënterende functie hebben voor de fietser. Aan deze schakelpunten kunnen enkele voorzieningen voor de fietser gekoppeld worden. Onderstaande matrices vatten de verschillende types schakelpunten en hun betekenis voor de fietser samen.

Schakel-matrix	Grootstedelijke fietsring	Groeistedelijke fietsring	Kernstedelijke fietsring	Binnenstedelijke fietsring	Woonkern/bijzondere site
Fiets snelweg	Stadsregionaal schakelpunt	Randstedelijke poort	//	//	Randstedelijk knooppunt
Hoofd fietsroute	Stadsregionaal schakelpunt	Randstedelijke poort	Stadspoort	//	Randstedelijk knooppunt
Fietsroute	schakel	Randstedelijke poort	Stadspoort	Binnenstedelijke schakel	Schakel
Woonkern/bijzondere site	Randstedelijk knooppunt	Randstedelijk knooppunt	Stadspoort	Binnenstedelijke schakel	

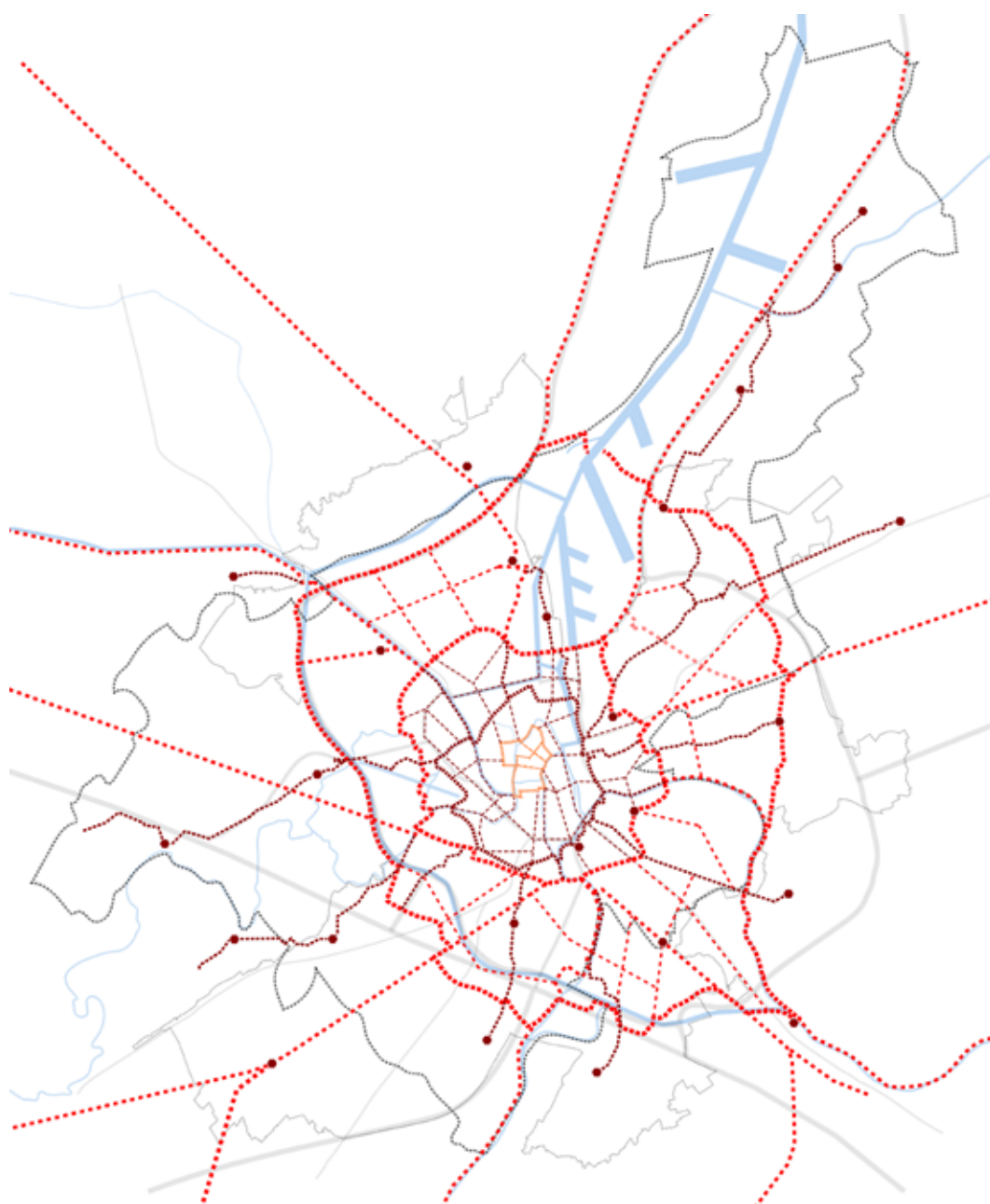
Schakelpunten	Betekenis	Voorbeelden	Voorzieningen	Multimodaliteit
Stadsregionaal schakelpunt	Landmark stadsregionaal	Ghelamco, The Loop, Liefken	Infobord, deels stallingen	Park&Ride, Carpool?
Randstedelijke poort	mental map stedeling	Blauwe brug, Rozebroeken	Infobord, fietsherstel, stallingen	Park&Bike
Stadspoort	mental map stedeling	Rabotpark, Ekkergerm, Keizerspark	Infobord, fietsherstel, stallingen	Park&Ride
Binnenstedelijke schakel	mental map stedeling	Waalse krook, Sluizeken, P. Ganda	stallingen, bewegwijzering	Bike&Walk
schakel	Mental map wijk	Neptunus, Boer Janssens	bewegwijzering	
Randstedelijk knooppunt	(Deel)Gemeentelijke kern	Baarle, Zwijnaarde, Heusden	bewegwijzering	

### **Fietsen over korte afstanden**

Hierboven werd vooral beschreven hoe fietsnetwerken een volwaardig stedelijk mobiliteitssysteem moeten ondersteunen. Maar zelfs het best uitgebouwde netwerk zal nooit alle fietsverplaatsingen kunnen opvangen. 75 procent van alle verplaatsingen in Gent is immers korter dan tien kilometer, zestig procent zelfs korter dan vijf kilometer.<sup>4</sup> We zien enerzijds een trend naar het verder verkleinen van de afgelegde afstanden, anderzijds worden de verplaatsingen over deze korte afstanden steeds duurzamer, vooral fietsen en te voet gaan komt steeds meer voor. Maar het kan nog veel beter.<sup>5</sup>

Er zal dus ook nog altijd veel gefietst worden buiten deze netwerken. De realisatie van een onderdeel van het fietsnetwerk mag en kan dan ook geen argument zijn om het tussenliggende weefsel (vooral woonzones, dorpskernen, verblijfsgebieden...) fietsvrij te maken. In dit soort gebieden is het de uitdaging fietsverkeer doordacht te mengen met de andere weggebruikers. We moeten fietsers een plaats geven binnen het wegbeeld en hen ook als maatgevend beschouwen bij elk (woon)straatontwerp.

Uiteindelijk leveren alle verschillende routes en schakelpunten deze samenvattende kaart op:



<sup>4</sup> Onderzoek verplaatsingsgedrag 2015: Mobiliteit en verplaatsingsonderzoek bij inwoners van de Stad Gent

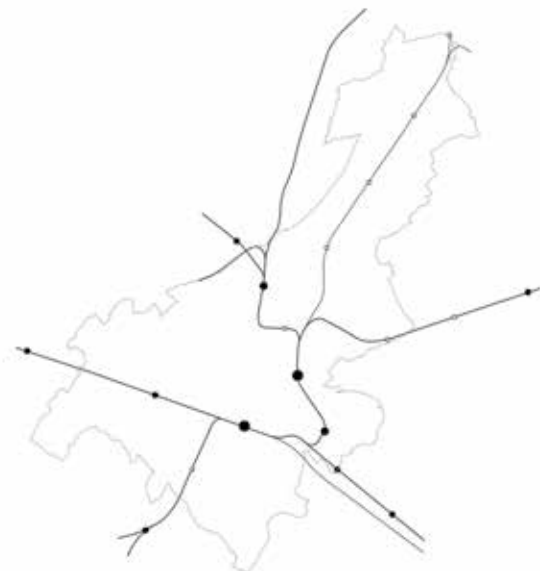
<sup>5</sup> Binnen de afstandsklasse van drie tot vijf kilometer is de verhouding half om half. Bij vijf tot tien kilometer is 38% duurzaam tegen 62% niet-duurzaam.



Het samenwerken van deze diverse onderdelen is belangrijk voor het goed functioneren van het fietsnetwerk. Het plannen en werken aan de stad, ook vertrekkend van de fiets en de befietsbaarheid van de stad is essentieel binnen het werken aan duurzamere en meer geïntegreerde mobiliteit. De netwerkgedachte is hierbij cruciaal. Het gebruik van het bovenstaande fietsnetwerk bestaat uit segmenten en knooppunten. De fietser zal voor zichzelf (al of niet met behulp van technologie) een route uitstippelen van vertrekpunt naar bestemming, gebruik makend van diverse segmenten en een aantal gekende en leesbare knooppunten. Vanuit dit te verwachten gebruik is bovenstaande kaart vertaald naar een schematische fietskaart. Ze toont in de eerste plaats strategische keuzes: we verbinden ruimtelijke knooppunten op een aangename, veilige en leesbare manier. Bij verdere en meer gedetailleerde uitwerking kan hier vanuit een onderbouwde ruimtelijke afweging van worden afgeweken.

### **Treinverbinding, de grootschalige (stadsregionale) toegangsassen voor openbaarvervoer van Gent**

Als toegangsassen vanuit Oost-Vlaanderen vormen de treinverbindingen een dragende lijnstructuur voor het volledige openbaarvervoernetwerk. De complementariteit met het stedelijk openbaarvervoernetwerk is uiteraard doorslaggevend voor het succes. Het verknopen van beide netwerken gebeurt al binnen de stationsknopen van Dampoort en Sint-Pieters.



Daarbij vraagt de verbinding richting Brussel vanuit het station Gent Dampoort om intensivering. Dit kan ook gunstig zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving Dampoort. Ook voor de stationsomgeving Gentbrugge is een opwaardering nodig. Door op lange termijn een nieuw multimodaal station op de Arsenaal-site te positioneren ontstaat een nieuwe verknoping

met de voorstedelijke vervoerassen komende uit Melle, Destelbergen (knooppunt R4-E17) en Zwijnaarde. Dit nieuwe station Gentbrugge moet een derde belangrijk knooppunt en openbaarvervoerhub worden. Ten slotte zal het treinnetwerk zich nog beter inbedden in de stedelijke ruimte door het heropenen van twee voormalige stations, namelijk het station Muide en het station Poortakker aan de site van The Loop.

Verdere ontwikkeling van een stadsregionaal netwerk (stadsspoornet of S-net) is belangrijk. Het verzorgt frequente verbindingen met Gent tot op een afstand van ongeveer 25 kilometer rond de stad, met bestaande haltes en ook extra haltes in de omgevingen die verdicht zijn of verdicht zullen worden. Ook de tussenliggende kernen worden dus bediend.

Een stadsspoornet moet bestaan uit voorstadstreinen op de bestemmingen rond Gent, met een bediening om het half uur in de brede dagperiode (dus zeker ook buiten de spits) en een voldoende late bediening (tot ongeveer middernacht en eventueel nog later in het weekend). In het weekend is een trein om het uur een absoluut minimum.

Het S-net rijdt uiteraard op eigen bedding (meestal spoorbedding) en het aantal haltes is hoger dan bij een klassieke trein, zeker in de stadszone.

Volgende verbindingen moeten er komen met telkens een frequentie van twee treinen per uur:

- (Maldegem -) Eeklo - Gent Sint-Pieters - Oudenaarde
- Lokeren - Gent Sint-Pieters - Deinze
- Aalter - Gent Sint-Pieters - Aalst
- Gent Sint-Pieters - Zottegem.

Daar komt Gent-Zelzate en op langere termijn Terneuzen nog bij via de om te vormen goederenspoorlijn 204, die ook de zeehaven, een zeer groot gebied waar veel mensen werken, op verschillende punten kan ontsluiten.

Op zich hoeven er geen nieuwe spoorlijnen te worden aangelegd om een zeer groot deel van dit S-net te realiseren. Met uitzondering van de goederenspoorlijn 204 die moet worden aangepast aan personenvervoer (en verlengd tot in Zelzate en aangesloten op het bestaande net tot Terneuzen), levert dit dus ook geen enorme infrastructuurkosten op. Wel kunnen er capaciteitsverhogende maatregelen nodig zijn. Het derde spoor tussen Gent-Dampoort en de vertakking Ledeberg, dat al in de langetermijnplanning van Infrabel is opgenomen, past in dit verhaal.

Naast deze treinverbindingen kan en zal het S-net ook (snel)buslijnen omvatten die lacunes opvullen in het netwerk op plaatsen waar geen treinaanbod aanwezig is of geen aanbod kan worden gecreëerd.

Tegelijk kunnen de stations op deze lijnen, veel meer dan nu, fungeren als knooppunten in het openbaarvervoernetwerk. De verhoogde frequentie van de treinen maakt het aantrekkelijk om de bus als feeder van het S-net te doen fungeren, eerder dan parallel te rijden met de bestaande spoorwegverbinding.

### **Een snel groeistedelijk openbaarvervoernetwerk**

Complementair aan het fietsnetwerk bouwt het openbaarvervoernet zich ook op vanuit het hinterland naar de kern. In eerste instantie wordt dit openbaarvervoernetwerk gedragen door een groeistedelijk (tram) netwerk dat zich radiaal uitstrekt vertrekkend vanuit Oostakker, Destelbergen (knooppunt R4-E17), Melle, Zwijnaarde, De Pinte, Drongen, Mariakerke, Evergem en Meulestede naar het centrum van Gent. Deze radiale structuur verbindt een binnenstedelijke tangentiële lijn met knooppunten op de R4.

Door de invoering van deze hoogwaardige assen ver-



heft dit enkele steenwegen tot dragers van openbaar vervoer. Dit is zeker het geval voor Antwerpsesteenweg, Brusselsesteenweg, Brugsesteenweg, Evergemsesteenweg en Kortrijksesteenweg. Het prioritair inzetten op openbaar vervoer gaat simultaan met het ondergeschikt maken van deze assen voor ander gemotoriseerd verkeer. De snelheid waarmee reizigers in deze segmenten worden verplaatst is een sleutelkwestie. Ze zullen hun auto pas aan de kant laten, als ze deze segmenten snel, accuraat en comfortabel kunnen gebruiken.

De haltes, die hier op grotere afstand van elkaar liggen, bieden kansen voor hogere densiteit, meervoudig ruimtegebruik en een grote mate aan verwevenheid van functies. Deze openbaarvervoerassen zijn bijgevolg kralensnoeren van plaatsen met de ambitie van mi-

crocentraliteit. Aanvullend op de steenwegen strekken de openbaarvervoerassen zich ook uit langsheen de Watersportbaan en op het huidige tracé van de E17. Ook hier zijn snelheid en goed gekozen strategische haltes uitdrukkelijk gewenst.

Binnen het groeistedelijk openbaar vervoer vormt het groeistedelijk busnetwerk een dicht weefsel van openbaar vervoer op loopafstand. Het busnetwerk vormt een fijnmazig verweven netwerk dat zich minder toespitst op de dragende functie maar eerder inzet op een grote mate van ontsluiting via openbaar vervoer. De groeistedelijke buslijnen strekken zich tevens verder uit in het hinterland dan het overige groeistedelijk openbaar vervoer, maar dringen niet binnen tot in de kernstad. Ze verknopen met de overige bouwstenen van het mobiliteitsnetwerk bij de stations Dampoort en Sint-Pieters.

Specifiek in de Zuidelijke Mozaïek wordt het openbaarvervoernetwerk versterkt, zodat de verschillende werkgelegenheidspolen goed bereikbaar zijn met openbaar of collectief vervoer.

### **De tangentiële lijn**

Om het openbaar vervoer nog flexibeler en dus nog concurrentiëler maken ten opzichte van het gemotoriseerd privéverkeer, is het gewenst niet meer lijnvormig te denken maar te evolueren naar gebruik dat zich baseert op segmenten en knooppunten. De realisatie van een tangentiële lijn kan dit gebruik ondersteunen. Dit zal gefaseerd gebeuren. Wanneer de gigantische infrastructuur van het bovengrondse E17-viaduct verdwijnt, komt er veel ruimte vrij voor nieuwe ontwikkelingen. Door tegelijk de bestaande tramlijn te sluiten tussen het UZ en Moscou, ontstaan mogelijkheden om een tangentiële lijn te creëren die de drager kan zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. Deze tangentiële lijn



heeft vooral ruimtelijk structurende potenties voor het zuiden van de stedelijke ruimte. Het is een strategische ruimtelijke ingreep die de opties uit het Mobiliteitsplan versterkt en ze ruimtelijk oplaadt. Een tangentiële lijn kent een ander soort gebruik dan een radiale openbaarvervoerstructuur. Ook de Gentse tangentiële lijn is niet zozeer een structuur die mensen naar en uit de stad brengt, ze opent de mogelijkheid op een efficiënter en sneller routing van vertrekpunt naar bestemming. De diverse segmenten van de tangentiële lijn verknopen met de radiale tramassen, waardoor net zoals de fietser ook de gebruiker van het openbaar vervoer de mogelijkheid heeft om de binnenstad (met vele haltes en op- en afstapbewegingen) te vermijden en via een segment van deze lijn een tangentiële verplaatsing te maken. De tangentiële lijn is geen specifieke openbaarvervoerlijn maar is in hoofdzaak opgebouwd uit al bestaande lijnen en geplande tramassen, aangevuld met enkele nieuwe segmenten en missing links. Ook de geplande doortrekking van tramlijn 4 van het Neuseplein naar de Dampoort is een onderdeel van deze tangentiële lijn.

Door de realisatie van tramlijn 7 tussen Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort creëren we al sneller een (kleinere) tangentiële lijn met grote potenties.

### **Een organiserend binnenstedelijk openbaarvervoer-netwerk**

Omsloten door de tangentiële lijn bevindt zich in de binnenstad en kernstad van Gent een wenselijk netwerk van stedelijke segmenten die reizigers vanaf het groeistedelijk vervoer naar hun bestemming brengen. Terwijl de groeistedelijke lijnen mensen van buiten de stad vooral snel in de stad moeten te brengen en de haltes aanleiding geven tot het creëren van microcentraliteit, gedraagt het stedelijke openbaarvervoernetwerk zich totaal anders. Binnen de tangentiële lijn vormen de diverse segmenten een directe connectie met de bestemmingen en zijn het aaneengesloten corridors waarlangs continue bestemmingen en vertrekpunten zijn gelokaliseerd. Dit betekent dat hoge snelheid hier niet mogelijk is, maar dat vooral de fijnmazigheid en continue doorgang uiterst belangrijk zijn. Ze hebben bijgevolg een grote impact op de publieke ruimte waar plaats moet worden gecreëerd om de openbaarvervoerassen in te bedden. Dit is veel belangrijker dan het type openbaar vervoer dat uiteindelijk wordt gekozen. De ruimte reserveren, vooral binnenstedelijk, is primordiaal om binnen het gewenste robuuste netwerk te allen tijde te kunnen inspelen op technologische vooruitgang en wijzigende inzichten en evoluties.

Taxi's worden als ondersteunende vorm van gemeenschappelijk vervoer onder overheidsregie meer ingeschakeld. Ze genieten hiervoor de openbaarvervoerfaciliteiten.



Het samenbrengen van het S-net, het groeistedelijk vervoer, de tangentiële lijn en de stedelijke openbaarvervoersassen benadrukt het belang van de stations als openbaarvervoerhubs. Stations zijn bij uitstek de plekken waar veel personen zich op een korte tijd verzamelen, zich ophouden en weer vertrekken. Het strategisch inbedden van deze stations en het optimaal verknopen van deze strategische plekken met andere modi van het mobiliteitsnetwerk vormt de grote uitdaging voor de komende decennia. Daarbij is het uiterst belangrijk om verknoping en overstap niet enkel te situeren binnen de klassieke definitie, wat wisseling van vervoersmodi betekent. Een toekomstgerichte overstap kan en moet een combinatie van verschillende modi inhouden. Daarbij moet het mogelijk zijn de fiets als basisvervoermiddel te gebruiken en deze mee te nemen op diverse segmenten van het openbaarvervoernetwerk, op de trein, op de tram, op het water enzovoort. Hierdoor vergroot de actieradius van de fietser en krijgt die bovendien het gevoel sneller en efficiënter te reizen. Om deze ambitie ook waar te maken moet het openbaarvervoernetwerk in al zijn geledingen als één coherent netwerk functioneren. In functie van de leefbaarheid kiezen we verder voor geluidsarme en milieuvriendelijke openbaarvervoeroplossingen.





- cirkellijn
- tramlijn
- eindhalte / overstapplaats
  
- treinspoor
- hoofdstation NMBS
- station NMBS (S-lijn)
- nieuw station NMBS (S-lijn)



### **Vervoer van personen via de 'waterlijn'**

We ondersteunen actief de initiatieven voor de ontwikkeling van gemeenschappelijk personenvervoer over water. We zorgen voor voldoende op- en afstapmogelijkheden. De waterontmoetingsplekken (WOP's) zijn daar geschikte locaties voor.

Het is een toekomstgerichte en duurzame vorm van gemeenschappelijk personenvervoer voor specifieke doelgroepen en zal altijd complementair blijven met andere vormen van gemeenschappelijk en openbaar vervoer.



Op korte termijn kijken we naar de toerist: Gent vanop het water versterkt de toeristische beleving. Door een koppeling te maken met de toeristenbussen ontstaat een bijzondere potentie. Zo zijn opstapplaatsen van toeristenbus naar boot wenselijk aan de Dampoort, de Bijloke (en eventueel de Rabottorens). Daar kunnen toeristen overstappen en kunnen de bussen op een randstedelijke locatie wachten. Door de overstapplaatsen op en rond de R40 te concentreren zijn ze flexibel inzetbaar.

### **R4 als gesloten zuivere grootstedelijke ringweg**

De toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer is een derde belangrijk mobiliteitsnetwerk. Het concept om de stedelijke omgeving selectief en gestuurd toegankelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer vereist een zuiver en leesbaar hoofdwegennet voor gemotoriseerd verkeer. Dit start met het uitzuiveren van het hoofdwegennet. De R4 vormt een ringvormige hoofdverdeelweg rond de stad met twee parallelle hoofdverbindingen langs de zeehaven. In het noorden regelt de zuidelijke havenring (aan Port Arthurlaan) de ontsluiting van de



zeehaven. De bijzondere uitdaging van deze verbinding situeert zich in het verzoenen van de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer en het creëren van gunstige levensomstandigheden voor Meulestede en Muide. Op lange termijn moet een volwaardige Sifferverbinding de R4 afwerken.

Vertrekkend vanuit een gesloten ringstructuur haakt deze hoofddrager voor gemotoriseerd verkeer aan op het internationale verkeersnetwerk dat in Gent bestaat uit de aansluiting met E40 en E17. Vooral deze laatste vraagt om optimalisatie. Het internationale verkeer in oost-westelijke richting vlot laten verlopen zonder daarbij de stedelijke ruimte aan te tasten en te doorsnijden, moet hiervoor een uitgangspunt vormen. Vanuit de algemene ambities en doelstellingen binnen Ruimte voor Gent is het immers ondenkbaar de wijken Gentbrugge en Ledeborg nog langer te laten kreunen onder de lasten van het internationale verkeer. Ruimte voor Gent eist wel de enorme ruimte die deze internationale infrastructuur inneemt, terug om de stedelijke ruimte te herstellen. Maar over hoe dat precies moet gebeuren (ondergronds brengen, omleggen via R4...) spreken we ons niet uit. Hiervoor is bijkomend onderzoek nodig.

**R40 een stadsboulevard op schaal van de stad**

Een tweede belangrijke drager van gemotoriseerd verkeer is de R40. Die mag en kan geen gelijkenissen vertonen met de R4. Deze laatste vormt een grootstedelijke verdeelas, de eerste is een secundaire weg die de connectiviteit van het gemotoriseerde verkeer met de binnenstad verzorgt. De taak van de R40 is bijgevolg een schaalniveau lager dan die van de R4, maar het grote verschil tussen beide situeert zich op het niveau van de ruimtelijke verschijningsvorm. Terwijl bij de R4 de inrichting gebeurt in functie van optimale door-



stroming, presenteert de R40 zich op lange termijn als een groene stadsboulevard waar bij de inrichting bijzondere aandacht gaat naar de zwakke weggebruiker, de groene inrichting, de verblijfskwaliteit en de doorstroming. Deze stadsring verdeelt het verkeer vanuit drie belangrijke schakelpunten: Verapazbrug, Keizerpoort en Drongensesteenweg. Hoe verder verwijderd van deze schakelpunten, hoe groener de stadsboulevard wordt en hoe meer verblijfskwaliteit hij biedt. Met de realisatie van de Verapazbrug wordt het gewenste tracé via de Koopvaardijlaan ingevoerd en moet een volledige herwerking van het knooppunt Dampoort de leefkwaliteit sterk optimaliseren. Via een ondergrondse doorgaande beweging wordt het knooppunt Dampoort een filterpunt dat het stadinwaartse verkeer ontmoedigt en de Kasteellaan verder ontlast. Optimaal gebruik van de site van het voormalige pakjesstation kan en moet de leefkwaliteit en connectiviteit van Oud-Sint-Amansberg en de Machariuswijk versterken. Ook de verschijningsvorm van de R40 langsheen de Vlaamse Kaai en de Heernislaan vereist een grondige reorganisatie in functie van ruimtelijke en leefkwaliteit.

In het noorden loopt de stadsboulevard via het huidige R40-tracé langs de Nieuwe Vaart/Gasmeterlaan - Rooigemlaan. Een herinrichting van het Neuseplein is essentieel: de leesbaarheid van het stadsboulevardtracé richting Nieuwe Vaart/Gasmeterlaan moet er beter. De functie van de Blaisantvest als een ontubbeling van de stadsring bouwen we af door de vest te herschalen en te vergroenen. Verder is er een grondige herwerking van het knooppunt Palinghuizen nodig en is uiteraard ook de herschaling van de Keizerpoort prioritair. Kortom, er is een grondige studie voor de R40 nodig.



### **Steenwegen als connecties tussen R4 en R40**

We werken een selectief beleid uit voor de verschillende steenwegen: elke steenweg krijgt een duidelijke ruimtelijke eigenheid en profiel. Openbaarvervoer-, fiets- en voetgangersinfrastructuur domineren de inrichting, en ook het autoverkeer krijgt een duidelijke plek. Dit levert een verhoogde verblijfskwaliteit op - meer ruimte voor groen, leesbaarheid, verkeersveiligheid, minder geluid en fijn stof... - en creëert potenties om ook aan steenwegen op een sterke manier te verdichten (niet alleen wonen, maar ook voorzieningen, handel en bedrijven) en niet enkel in de zijstraten.



We onderscheiden volgende belangrijke assen voor gemotoriseerd verkeer die beide ringstructuren verbinden. De Brugse Vaart (N9) vormt samen met Vliegtuiglaan - Afrikalaan (N424) en de Wiedauwkaai (N458) het noordelijke verbindingsnetwerk tussen R4 en R40. In oostelijke richting zijn de Land van Waaslaan - Antwerpsesteenweg (N70) en de Brusselsesteenweg (N9) de dragers van het gemotoriseerde verkeer. Hierbij combineren de Antwerpsesteenweg en de Brusselsesteenweg hun taak van drager van gemotoriseerd verkeer met die van hoofdas voor openbaar vervoer. In zuidelijke richting wordt B401 herschaald tot een nieuwe parklaan die de R4 en de R40 in zuidelijke richting met elkaar verbindt. In afwachting van de realisatie van deze strategische optie verzorgt de Oudenaardsesteenweg de zuidelijke relatie tussen R4 en R40. In westelijke richting wisselt de Drongensesteenweg het gemotoriseerd verkeer uit tussen R40, R4 en E40. Hoewel deze steenwegen een belangrijke taak van doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op zich te nemen, vereisen ze door hun stedelijk karakter ook een sterke ruimtelijke expressie. Deze assen

verdienen allemaal een sterke lineaire vergroening, waardoor ze ook landschappelijke groene assen worden richting R40. Bij de andere steen- en invalswegen primeert de rol als drager van openbaar vervoer en fiets- en voetgangersverkeer.

### **Stadsdistributie: bundeling van goederenstromen**

De bevoorrading van de stad is de voorbije decennia sterk geëvolueerd naar een gefragmenteerde en op maat gemaakte distributie. Mede door die fragmentatie, die onder andere is uitgelokt door e-commerce, zijn de transportbewegingen steeds inefficiënter doordat vrachtwagens vaak maar halfgevolvd zijn.<sup>6</sup> Dit genereert nog extra verkeersbewegingen, terwijl de binnenstad en kernstad vanuit leefbaarheidsoogpunt net zoveel mogelijk gespaard moeten blijven van veel verplaatsingen via gemotoriseerd verkeer. Goede stadsdistributie is dus zeer belangrijk. Daarbij wordt het gemotoriseerd verkeer beperkt tot aan het stadsdistributiecentrum, en zelfs bij deze bewegingen moet de voorkeur steeds meer naar trein en water gaan. Het stadsdistributieplatform opereert vanuit goed gekozen distributiecentra waarbij steeds de koppeling trein, water en wegverkeer wordt opgezocht. Vanuit de stedelijke distributiecentra vertrekken diverse soorten voertuigen. Vooral de diversiteit aan mogelijkheden moet wat betreft flexibiliteit en comfort een duurzaam alternatief vormen voor het transport per vrachtwagen. Daarbij liggen mogelijkheden binnen distributie via water, elektrische stadswagens en cargobikes. De keuze voor een bepaald type voertuig zal afhangen van de locatie en het streven naar een optimale bundeling van deze distributiecorridors met de infrastructuur voor personenvervoer.

Het is wenselijk hieraan een duidelijk sturend beleid te koppelen zodat een verbeterde vorm van stadsdistributie voor alle gebruikers uniform geregeld wordt:

- *R40 als stedelijke distributiegrens*  
De R40 fungeert als duidelijke grens in de keuze van het type voertuig en tonnage dat nog in aanmerking komt voor distributie van goederen. Binnen de perimeter van de R40 komen enkel voertuigen voor met een zekere euro-emissienorm en een maximale grootte en tonnage.
- *Distributieplatform*  
We definiëren inkomende hoofdstromen naar de stad. Op deze invalspunten gaan we op zoek naar interessante locaties voor stedelijke distributiecentra; de verschillende netwerken (ook water- en fietsnetwerk) zetten we in om het distributiesysteem duurzamer te maken.

<sup>6</sup> Door e-commerce komen mensen steeds vaker terecht bij leveranciers van over de hele wereld, waardoor het aantal kilometers toeneemt. Bovendien willen ze sneller beschikken over een product. Daardoor heeft de leverancier niet steeds de mogelijkheid om logistiek te optimaliseren en zullen alle voertuigen dus ook niet optimaal beladen zijn.



- *Enkel CO<sup>2</sup>-neutrale distributie in het voetgangersgebied*  
Binnen de perimeter van het voetgangersgebied wordt distributie enkel nog verzorgd door zero-emissievoertuigen of alternatieven. Goederen komen zoveel mogelijk te voet, met de fiets, over het water, met tram of elektrische voertuigen het voetgangersgebied binnen.

We onderzoeken ook hoe we waterlopen efficiënter kunnen inzetten voor binnenstedelijke verdeling (als nichetransport).

Aanvullend op het grootschalig vracht- en goederenverkeer op bovenlokaal niveau, tussen havens, landen en steden, moet het water ook steeds meer drager van goederentransport worden tussen de stadsdistributiecentra en de kern- en binnenstad. Om dit commercieel haalbaar te maken is een technologische vooruitgang van de vaartuigen nodig: de vaarsnelheid moet verhogen en het vaartuig moet uitgerust zijn met een eigen hefkraan, zodat grote en dure kade-infrastructuur overbodig is. Daarnaast moeten we ook ruimte reserveren om de binnenwateren klaar te maken voor deze nieuwe evolutie, ook ruimte om te laden en te lossen. Binnen de



Gentse wateren selecteren we daarom twee routes die zowel een noordelijke als zuidelijke toegang beschrijven en zo een connectie realiseren tussen de binnenstad en de omgeving van de Ghelamco-arena enerzijds en tussen de binnenstad en het zuidelijk havengebied anderzijds. De zuidelijke route bestaat uit Gordunakaai, Eedverbondkaai, Ketelvest, Muinkkaai en Schelde. Op deze route ligt geen enkele sluisconstructie en ze is dus vrij eenvoudig te ontwikkelen. De noordelijke route bestaande uit Brugse Vaart, Verbindingskanaal, Handelsdok, Dampoort, Visserij, Schelde vraagt het optimaliseren van enkele sluizen.

Ten slotte moeten we ook de inplanting van functies richten op beter gebruik van water als distributiemodus, rekening houdend met de draagkracht en specifieke functie van de waterloop. Geënt op deze twee vaarlussen komen zoekzones in beeld voor stadsdistributiecentra. Om een vlotte toelevering naar de stad te realiseren is het aangewezen in de vier windstreken een stadsdistributiecentrum te plannen.

### **Parkeren bundelen zodat meer publieke ruimte 'leefruimte' wordt**

De stad moet bereikbaar blijven, ook met de auto. Dit betekent dat we ook parkeermogelijkheden moeten bieden en daarom rekening moeten houden met de verschillende soorten en types gebruikers van het parkeersysteem, hun verschillende motieven en behoeftes. Het **Parkeerplan Gent 2020** zet hiervoor de krijtlijnen uit. We kiezen voor sturend parkeerbeleid (de autodruk verminderen en duurzame verplaatsingen stimuleren door het parkeeraanbod te limiteren) eerder dan voor vraagvolgend (autogebruik ondersteunen door in voldoende parkeerplaatsen te voorzien). Sturend parkeerbeleid is niet alleen gunstig voor het beslag op de schaarse ruimte, het beïnvloedt ook de vervoersvraag, waardoor ook de bereikbaarheid en leefkwaliteit verbetert.

Op langere termijn (doorkijk naar 2030 en zelfs 2050) streven we een nog ambitieuzer parkeerbeleid na. Volgende ruimtelijke principes verhogen de leef- en de beeldkwaliteit van de stad:

- Autoverkeer op de juiste plaats opvangen en een goed alternatief bieden (randparkings met overstapmogelijkheden op fiets, tram...). Het is belangrijk dat we P+R niet enkel zien in functie van het opvangen van bezoekers aan de stadsrand. P+R zal zeker op termijn ook meer en meer - door een hoge binnenstedelijke parkeerdruk en stringent parkeerbeleid - in omgekeerde richting werken. Bewoners die hun auto niet elke dag nodig hebben, zullen deze 'vestiairegewijs' op (gratis) Park + Ride/Park + Bike / Park + Boat (de laatste eerder in functie van toerisme) aan de rand zetten. Deze trend zal ook ingrijpende gevolgen hebben voor de ruimtelijke inrichting en het wonen (cf. slim verdich-

ten, buurtparkeren versus afstandsparkeren...).

- We realiseren meer buurtparkeerterreinen zodat ruimte in de straten vrijkomt. Dit vraagt om maatwerk dat afhankelijk is van de locatie en situatie. Mogelijke (deel)oplossingen zijn:
  - autodelen stimuleren en sterk faciliteren;
  - bewonersparkeren op P+R-parkings ondersteunen voor bewoners die hun auto zeer weinig gebruiken en bereid zijn hem op grotere afstand te parkeren;
  - buurtparkings creëren in randgebieden van buurten met hoge parkeerdruk;
  - bewonersparkeren in publieke parkeergarages versterken door abonnementsformules voor bewoners nog aantrekkelijker maken;
  - meervoudig gebruik van (privaat) parkeeraanbod door verweving van economische functies in het woonweefsel;
  - bij nieuwe ontwikkelingen, nieuwe verkavelingen of infrastructuurprojecten meteen een (ondergrondse) buurtparking integreren;
- Bij heraanleg van straten en pleinen bepaalt het verblijfskarakter prioritair de inrichting: de straat is meer dan een transportas. Dit betekent onder andere minder ruimte voor zowel rijdende als geparkeerde voertuigen in het straatbeeld. In het bijzonder aan water en op ontmoetingsplekken (pleinen) bouwen we parkeermogelijkheden af. We trachten parkeervoorzieningen zoveel mogelijk te bundelen en stimuleren gedeeld gebruik, zodat ze nog intensiever gebruikt worden. Dit maakt een nieuwe inrichting, gebruik en beleving van de publieke ruimte mogelijk.

### **Acties en instrumenten**

Naast de acties die al in het Mobiliteitsplan en in het Parkeerplan opgenomen zijn, zijn de afwerking van de acht groenassen, de realisatie van de vier fietsringen, de verdere aanleg van de tramlijnen (in het bijzonder in de Zuidelijke Mozaïek) en het sluiten van de korte tangentiële lijn, de afwerking en differentiëring van de stadsboulevard, evenals de uitbouw van het stadsdistributieplatform op de korte termijn belangrijke acties.

Op langere termijn komen daar het nieuwe treinstation Gentbrugge, een oplossing voor de E17-doortocht door de stad en de realisatie van de grote tangentiële lijn bij.



## 1.2. Groeneruimtenetwerk

We ambiëren een evenwichtig groeneruimtenetwerk waar natuur, bos, landbouw en openluchtrecreatie in relatie tot elkaar staan. Naast voldoende groene ruimte (kwantiteit) is ook de kwaliteit belangrijk: een continu en aaneengesloten netwerk van grote en kleine oppervlaktes die goed gespreid en bereikbaar zijn. Dit netwerk start vanuit de dragende groenstructuur en vertakt zich tot een fijnmazig weefsel dat diep in de stedelijke ruimte binnendringt.

De groenelementen zetten we in als ruimtelijk structurende dragers binnen het ontwerp van werk- en woonlandschappen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen kiezen we voor een geïntegreerde benadering waar de onbebouwde ruimte en de bebouwde ruimte samen worden ontworpen.

### Volgende ruimtelijke speerpunten uit de visie en de concepten (deel II) zijn belangrijk voor het gewenste groeneruimtenetwerk:

1. Het groeneruimtenetwerk moet **stabiel** zijn. Het groeneruimtenetwerk vraagt voldoende ruimte en ontwikkelingstijd om zijn natuur- en klimaatfuncties te vervullen. Zo bouwen we aan een stabiel en robuust netwerk waarin ook de meer veranderlijke functies een plaats krijgen. Stand-still inzake natuur en uitbreiding van bos blijft een belangrijk streven.
2. Het groeneruimtenetwerk heeft **diverse functies**. Het groeneruimtenetwerk heeft een meervoudige (maatschappelijke) rol te spelen.<sup>7</sup> We trachten de

verschillende functies maximaal te combineren bij de inrichting van de groene ruimte. Ruimtelijke kwaliteit, gebiedskenmerken en maatschappelijke meerwaarde bepalen welke (laagdynamische) functies in een bepaald gebied mogelijk zijn. Die maatschappelijke meerwaarde van de groene ruimte kunnen we ook kwantitatief en/of financieel vertalen.

3. Het groeneruimtenetwerk vormt een **samenhangend geheel**. De continuïteit van het groeneruimtenetwerk is belangrijk voor het globaal (recreatief) functioneren en voor de stedelijke biodiversiteit. We versterken de samenhang door zowel in stedelijk als in buitengebied bijkomende verbindingen te realiseren om bestaande groene ruimtes te verbinden en kansen te benutten om extra groene ruimtes te creëren. Daarbij zijn twee acties belangrijk: groen langsheen infrastructuren behouden en versterken en barrières opheffen met respect voor de landschappelijke waarde van de omgeving.
4. Het groeneruimtenetwerk is **beeldbepalend en waardevol** binnen de stedelijke structuur. Groenelementen maken de stad aantrekkelijker (landschappelijk en beeldkwaliteit) en vergroten door hun structurerend vermogen de leesbaarheid van de ruimte. De voorwaarde daarvoor is voldoende volume en eigenheid aan de groenstructuur te geven zodat hij een belangrijke rol kan opeisen binnen de ruimtelijke structuur en de stadsontwikkeling mee kan sturen.
5. We maken het groeneruimtenetwerk **klimaat-robust**. We werken aan een robuust groeneruimtenetwerk dat ook kan standhouden of zich aanpassen bij voortgaande klimaatwijzigingen (zoals verdroging, temperatuurstijging en hevige regenval).

<sup>7</sup> Onder andere voorkomen van overstromingen, verdroging en verhitting, behoud van biodiversiteit, voedselafhankelijker worden, recreatief (mede)gebruik, sociaal 'verbindende' rol.

## Ruimtelijke bouwstenen van het gewenste groeneruimtenetwerk

### Groenassen

De ontwikkeling van de klimaat- en groenassen (combinatie van groen en blauw) blijft een prioriteit, vanuit recreatief, natuurlijk, ecologisch, landschappelijk en klimatologisch oogpunt.<sup>8</sup> Dit betekent dat we elke kans aangrijpen om deze 'groene kralensnoeren' te versterken en op zoek gaan naar mogelijke instrumenten om (op langere termijn) de samenhang van het groene netwerk te vergroten en de klimaat- en groenassen voldoende



robuust op te bouwen.

De klimaat- en groenassen en de groene recreatieve ring werken ook als fietsverbinding. Een functionele verdichting (voorzieningen, wonen en werk) langs die verbindingen kan op voorwaarde dat dit met respect voor en (minstens) behoud van het groen en de onbebouwde ruimte gebeurt. Nieuwe bebouwing binnen de groen- en klimaatassen is dus niet gewenst, enkel aan de assen. De groenassen hebben vanuit het principe van het kralensnoer een wisselende breedte, omvang en karakter. We richten ze afhankelijk van de plek op de best mogelijke manier in.

### Groene ringen

De **grootstedelijke groene ring** langsheen Ringvaart en R4 (in de westelijke, zuidelijke en oostelijke gedeelten rond de stad) vormt een kwalitatief te versterken kralenketting van stedelijke groengebieden aan beide zijden van deze infrastructuur: de kralen krijgen kans om zich optimaal te ontwikkelen. Het gaat om bestaande groengebieden of campussen waar we nu al grotere potenties



ervaren betreffende groene kwaliteiten. Ook tussen de kralen in de smallere delen van de ring bouwen we verbindingen uit voor natuur en zacht (recreatief) verkeer. Een aantal van deze stedelijke groengebieden zijn parken of hebben een duidelijke recreatieve functie in het groen (Blaarmeersen, Maaltebruggepark...) en vervullen alleen een natuurverbindende rol; andere zijn natuurgebieden (valleien, groenpolen en meersen). Nog andere gebieden hebben op dit ogenblik de potentie om bij te dragen aan de continue groenstructuur maar wachten nog op een geïntegreerde uitvoering. Enkele voorbeelden daarvan zijn het researchpark Ardoyen en De Deynecampus. Bovendien biedt de grootstedelijke groene ring de naastgelegen woonwijken, (verzorgings)instellingen en economische sites een zeker bufferend effect tegenover de R4 en een aangenaam kader. De grootstedelijke groene ring omvat ook de grootstedelijke fietsring.

Dichter bij de stad vormt zich nu al gedeeltelijk een tweede groene ring: een **groeistedelijke groene ring**. Deze tweede concentrische groenstructuur valt opnieuw samen met belangrijke fietsroutes (met name de groeistedelijke fietsring), maar is vooral de plaats waar de groenassen vanuit de groeistad van karakter, inrichting en typologie overgaan in de groeistedelijke groene corridors. De groeistedelijke groene ring vormt zowel

<sup>8</sup> Groene ruimte en water in de stad en zeker de groenassen die beide combineren, zijn belangrijk om het effect van hittestress op de gezondheid van de bevolking te beperken en daarmee het algemene welzijn in de stad te bevorderen. De groenassen vervullen dus ook een rol als 'klimaatassen'.







landschappelijk als functioneel (voor de fietser) een duidelijk herkenbare en structurerende groenstructuur. Hij volgt ongeveer de rand van de kernstad en wordt in wijzerzin gevormd door Achille Musschestraat, Sint-Denijslaan, Fabiolalaan, Snepkaai, Gordunakaai, Blaarmeersen, nieuwe fietsbrug over Watersportbaan, (oostelijke grens) Bourgoyen, Westeringspoor, Buitensingel, nieuwe fietsbrug over Voorhaven, Vliegtuiglaan, Groene banaan, Dampoort station, Bijgaardepark, Denderlaan, Scheldekaai, Franse Vaart, Burggravenlaan. De mogelijkheden hier behoeven nog verder detailonderzoek.

### **Aanvullende stedelijke groencorridors**

De dubbele ringstructuur zet in combinatie met de groenassen een heldere, befietzbare en leesbare stedelijke landschapsstructuur op. Deze structuren zijn concentrisch en radiaal georiënteerd maar vatten onvoldoende het gehele grondgebied. We vullen ze daarom aan met twee types lijnvormige structuren. Ten eerste **groene dwarscorridors** die twee groenassen met elkaar verbinden door een dwarse groene structuur en zo het bestaande weefsel met groen te doordringen. Deze dwarse structuren dienen in hoofdzaak om groenfragmenten van velerlei grootte en aard onderling te verbinden en een connectie met de groenassen te maken. Het betreft de Lieve en de Groenestaakstraat in het noorden van Gent,



*Sfeerbeeld van Blaisantvest als kernstedelijke groencorridor*





Sfeerbeeld van een groene dwarscorridor

de strook van het huidige E17-viaduct in Gentbrugge in het zuiden. Centraal in de stad worden deze groene corridors gekoppeld aan de huidige of voormalige waterlopen zoals Blaisantvest, Leie, Coupure, Visserij, Muinkschelde en aan het Koning Albertpark.

Een tweede type stedelijke groencorridor vormt vaak het radiale verlengstuk van de groenassen. Deze stedelijke groencorridors bevinden zich in de sterk verstedelijkte kern- en binnenstad en bezitten uiteraard andere karakteristieken en eigenschappen dan de groenassen. Ze starten vanuit de binnenstedelijke groene ring en brengen meestal gekoppeld aan water of voormalige waterlopen groenstructuren tot in het centrum van de stad. Bestaande voorbeelden zijn Coupure en Visserij. Een nog te realiseren of te versterken voorbeeld is de Blaisantvest. Ook door de groenassen als een strategisch project naar voren te schuiven en hier prioritair op in te zetten, versterken we belangrijke groencorridors in de kernstad.



### **Groenpolen**

Om ervoor te zorgen dat alle inwoners over stedelijk groen beschikken is de verdere realisatie nodig van de vier geplande of in uitvoering zijnde **groenpolen** (meer dan honderd hectare, op maximaal vijf kilometer afstand met in totaal honderd vierkante meter groen per inwoner): Gentbrugse Meersen, Vinderhoutse Bossen/Groene Velden, oud Vliegveld Oostakker/Lochristi en Parkbos



met Kastelensite Zwijnaarde.<sup>9</sup> Het stedelijk groengebied Bourgoyen - Malem - Blaarmeersen - Snepmeersen wordt voort ontwikkeld als de vijfde groenpool. Hij is complementair aan de andere vier en vervult door de nabijheid van de binnenstad een specifieke rol, met meer mogelijkheden voor hardere vormen van recreatie. De Bourgoyen behouden hun rol als erkend natuureservaat. Door het gebied ruim op te vatten met Malem, Blaarmeersen en Snepmeersen verminderen we de recreatieve druk op de Bourgoyen.

Het wordt een uitdaging van dit gebied een samenhangend geheel te maken, zonder dat Watersportbaan en Drongensesteenweg grote barrières zijn.

Ook de samenhang van de andere groenpolen vergroten we door te werken op de bestaande barrières: N43 en N60 voor het Parkbos, Ringvaart/R4 en (in mindere mate) Bosstraat voor de Vinderhoutse Bossen en de E17 en de Koningdonkstraat voor Gentbrugse Meersen.

### Stadsparken

Terwijl de groenpolen op een grootstedelijk schaalniveau en grensoverschrijdend grootschalige groengebieden vormen met regionale recreatieve voorzieningen, moeten er ook in de binnenstad en de kernstad grootschalige parkstructuren zijn waarin bovenlokale functies vervat zitten. Er zijn al wel zulke centraal gelegen parkstructuren, maar ze zijn in omvang te klein. Dit geldt voor het Citadelpark, het Baudelopark, het Rozebroekenpark (de Prettige Wildernis), het Groene Valleipark en het Albertpark. Door nabijgelegen functies en voorzieningen worden ze niet enkel door bewoners maar ook door veel bezoekers en werknemers gebruikt. Ze functioneren op stedelijk schaalniveau en hebben daar onvoldoende oppervlakte voor. Zeker voor het Baudelopark is de draagkracht (op basis van het aantal inwoners op minder dan 400 meter afstand) overschreden. Door de herinrichting van het Baudelopark en het Citadelpark vergroten we zowel de gebruikskwaliteit als de kwantiteit van beide parken. Daarbij besteden we ook aandacht aan hun toegankelijkheid en bereikbaarheid. Door de complexiteit gebeurt de herinrichting van het Citadelpark gefaseerd. We baseren ons daarvoor op de 'ontwerpgrammatica'



(2010). Dit moet leiden tot een samenhangend eindresultaat: 'een park voor de stad, een tuin voor de buurt'.

Toch heeft de stad naast de vijf bovengenoemde parken bijkomende grootschalige stedelijke parken nodig die ook de stedelijke behoeften aankunnen. Binnen de strategische zones en projecten onderzoeken we de mogelijkheden voor bijkomende parkruimte.<sup>10</sup>

### Wijkparken en woongroen

We streven ernaar dat elke inwoner beschikt over een **wijkpark** (meer dan een hectare) op maximaal 400 meter van thuis. We leggen de prioriteit daarbij op wijken waar veel mensen geen eigen tuin hebben. Daarenboven willen we dat de bereikte inwoners ook echt over tien vierkante meter wijkpark per persoon beschikken, zodat de draagkracht van de parken niet overschreden wordt.

De voorrang gaat naar enkele dichtbevolkte wijken waar de nood groot is. Prioritaire wijken voor bijkomende wijkparken zijn Dampoort-Sint-Amundsberg, Stationsbuurt Noord (omgeving Koning Albertlaan en Strop), Stationsbuurt Zuid, omgeving De Pintelaan UZ, Sluizeken Tolhuis Ham, een deel van de Brugse Poort en de binnenstad. We zetten in het bijzonder in op wijken die hittegevoelig zijn.

<sup>9</sup> Bij de verdere realisatie van de vier bestaande groenpolen worden volgende accenten gelegd:

- Vinderhoutse Bossen die rond een ecologisch waardevolle boskern verder worden uitgebouwd, met mogelijkheden voor natuur en recreatie (ca. 260 hectare). Het noordelijke deel van dit randstedelijk groengebied loopt door in Lovendegem, tot aan de dorpskom van Vinderhoutse.
- Parkbos dat als een lappendeken van bos, natuur, kasteelparkenlandschap met bulken en dreven wordt uitgebouwd en verbonden door een recreatief netwerk (ca. 1200 hectare);
- Gentbrugse Meersen - Damvallei met nadruk op natuurontwikkeling en met een op te bouwen westelijke bosrand met recreatie (ongeveer 70 hectare) en een oostelijk natuurlijk deel met beperkte passieve recreatie en beheerlandschap (ongeveer 100 hectare). Dit oostelijke deel van het stedelijke groengebied loopt bij voorkeur door in de Damvallei.
- Het oud Vliegveld Oostakker - Lochristi waar rond een zandwinningsgebied een randstedelijk groengebied wordt ontwikkeld met aandacht voor bosuitbreiding, natuur en recreatie (ongeveer 200 hectare).

<sup>10</sup> In de ontwerpgrammatica (2010) worden de ambities voor het Citadelpark als volgt geconcretiseerd: 'Het park vraagt om een grotere leesbaarheid, met heldere zichtassen, looplijnen, toegangszones, en een heldere benadering van de gebouwencluster. Het aandeel gebouwen en wegverharding in het park is in de toekomst zo minimaal mogelijk. Ook moet de sociale veiligheid in het park verhoogd worden. Het verlichtingsconcept speelt daarbij een niet te onderschatten rol. De cultuurhistorische en botanische waarde van het park is groot en moet behouden worden. Het aanpakken van de gebouwencluster is een zeer belangrijk deelproject binnen de opwaardering en herinrichting van het Citadelpark. Hoewel de renovatie en eventuele herbepanning van de gebouwen uiteraard een aparte ontwerpdracht betekent, is de gebouwencluster centraal in het park niet los te koppelen van dat park; de relatie en interactie tussen het park en de gebouwen moet groter worden en de interne samenhang van de gebouwen versterkt. Als randvoorwaarde geldt dat de gebouwen te gast zijn in het park en dat de footprint van de bestaande bebouwing in het park niet uitgebreid mag worden om de ruimtebehoefte op te vangen. Voor een goed functioneren van het Citadelpark zijn verder uitnodigende toegangszones en duidelijke randen belangrijk, evenals een goede link met het Sint-Pietersplein (Kunsthof), de Bijlokesite (STAM) en met station Gent Sint-Pieters.'





## Hoe krijgen we bijkomend wijk- en woongroen gerealiseerd op de juiste plaatsen?

### Algemeen

Zelf proactief te werk gaan: projectgebieden, strategische aankopen, herinrichten en optimaliseren bestaande publieke (groene) ruimtes...

Openstellen van groene ruimtes van derden  
Randvoorwaarden bij nieuwe ontwikkelingen

### Prioritaire zoekzones

#### Methodiek

Voor de eerder genoemde (prioritaire) zoekzones aangeven wat het tekort precies is, de zoekzones kort situeren en typeren wat betreft groenbehoefte en aanduiden op kaart; ten slotte brengen we in elke zoekzone potentiële oplossingen in beeld (strategische binnengebieden of plekken, actie- en projectgebieden...)

#### Strategieën

- Wat pakken we zelf aan?
  - Strategische aankopen (eerder kleine projectgebieden)
  - Overgedimensioneerde wegen openbreken om parken van voldoende omvang te realiseren, eventueel via uitbreiding
  - Minder waardevolle of aantrekkelijke parken en groene ruimtes heraanleggen
  - Koppelen aan lopende en geplande (stadsontwikkelings)projecten en processen.
- Groene ruimtes van derden (scholencomplexen, scoutsterreinen, ziekenhuis- en andere campussen...) openstellen door onderhandelingen en samenwerkingsovereenkomsten, waarbij de Stad bijvoorbeeld geheel of gedeeltelijk instaat voor herinrichting en/of beheer

- Randvoorwaarden opleggen bij nieuwe ontwikkelingen
  - We ambiëren tien vierkante meter (recreatief openbaar) groen per inwoner. Ook bij gemengde ontwikkelingen (niet alleen woningen, ook studentvoorzieningen, kantoren, bedrijventerreinen) wensen we meer groen dan de nu gehanteerde criteria bij de vergunningverlening, in het bijzonder binnen de hierboven opgesomde prioritaire zoekzones; mogelijk met tegemoetkoming van de Stad. We onderzoeken de mogelijkheden om die ambitie juridisch te verankeren in een groennorm.
  - De groene publieke ruimte is robuust, toegankelijk, niet ingesloten (opletten met binnengebieden);<sup>11</sup> doorwaadbaar; met voldoende brede toegangen aan een publieke weg;<sup>12</sup> met voldoende mogelijkheden tot sociale controle; het groen moet bruikbaar zijn; er moet voldoende ruimte zijn voor hoogstammig groen en 'natuur' (structuur & diversiteit), op schaal van het project.
  - Ontwerp, inrichting en beheer volgens principes van harmonisch park- en groenbeheer (mensgerichte, natuurgerichte, klimaatgerichte en organisatorische randvoorwaarden).
- Links leggen tussen bestaande groene ruimtes en ze toegankelijker maken
  - Vooral in de binnenstad en in eerder genoemde wijken van de kernstad ontbreken potenties of ruimte voor groenaanleg, maar door nieuwe verbindingen te maken komen we deels of op een andere manier tegemoet aan de vraag naar meer recreatief groen.
  - Bestaande parken en geïsoleerd gelegen groenzones (ook tuinen of speelplaatsen van derden) beter ontsluiten.
  - Door onder andere doorsteek (door bouwblok, private ruimten); fiets- en wandelbrug over water; tunnel onder spoorlijn; openen van gesloten terreinen (muren, gebouwen)
- Inzetten op tijdelijke groene recreatieve invullingen op publieke en private terreinen.

114

Ten slotte is er ook behoefte aan voldoende **woongroen** (minder dan een hectare, op 150 meter afstand van de woning). De wijken met een tekort aan woongroen komen grotendeels overeen met de wijken met behoefte aan bijkomende wijkparken.

De wijkparken en het woongroen moeten op een veilige en aangename manier bereikbaar zijn en zoveel mogelijk met elkaar verbonden.

<sup>11</sup> Streven naar groenzones gelinkt aan weg om privatisering te vermijden, maar vooral ook om sociale controle mogelijk te maken. Nu zijn er immers veel problemen met ingesloten groen dat publiek toegankelijk is.

<sup>12</sup> De koelte van het park kan op die manier ook naar het omringende gebied worden getransporteerd (windafwaarts).

### Valleigebieden

De genius loci van Gent is in zijn puurste vorm rechtstreeks gekoppeld aan de rivieren Leie en Schelde. Het is dan ook evident dat we wat nog rest van het typische valleilandschap optimaal gaaf houden. Ook de valleestructuur opnieuw voelbaar maken (met typische perceleringsvorm, microreliëf en aangepaste vegetatiecomponenten) is een belangrijke ambitie. Zoals al in het concept is aangegeven, zijn naast Leie en Schelde ook de vallei van de Kale, Moervaart/Zuidlede, de Rosdambeek, de Meirebeek en de Lieve belangrijke ruimtelijke dragers. De waterlopen die in het bebouwde weefsel dragers zijn van ecologie en groencomponenten, komen bij de beschrijving van het waternetwerk aan bod.

### Bossen

Gent heeft bijkomend bos nodig, maar bosuitbreiding is enkel zinvol als het huidige waardevolle bosareaal maximaal behouden kan blijven. Vooral boszones die al een langere ontwikkelingsgeschiedenis kennen zoals de loofbosbestanden in de grotere kasteelparken, historische oude boskernen of de ecologisch waardevolle bossen op natte bodems zijn niet vervangbaar; er mag niet aan geraakt worden.

Het ontwikkelen van duurzaam beheerde bossen staat voorop. Alle publieke bossen worden beheerd volgens de criteria van duurzaam bosbeheer. Dat tracht de verschillende functies van bos (economisch, ecologisch, recreatief, klimaat...) te verzoenen en tegen elkaar af te wegen, rekening houdend met de draagkracht van het ecosysteem.

Er wordt gestreefd naar een maximale toegankelijkheid van de nieuwe bossen, zeker in de groenpolen waarin zowel de recreatieve onthaalfuncties (poorten of portalen), bosspeelzones als recreatieve infrastructuur en soms ook ruiter- of mountainbikepaden vervat zitten. Ook bestaande bossen maken we toegankelijker. De mate van toegankelijkheid verdelen we over de verschillende grootschalige boscomplexen, waardoor inwoners van alle stadsdelen de kans krijgen om van de bosstructuur gebruik te maken.

Op kleinere schaal verbeteren we de toegankelijkheid van kasteelparken. Het is niet de bedoeling alle privé-delen open te stellen maar delen van deze bossen mee aan te haken in een groter recreatief netwerk.

Volgende bouselementen ondersteunen de structurerende rol van de bossen:

- De **grotere boskernen** vallen samen met de geplande groenpolen en liggen aan de rand van de stad. Een belangrijk aandeel komt ook buiten Gent te liggen. Ze zijn deels bestaand en deels te ontwikkelen. De bestaande (oude) boskernen (Vinderhoutse Bossen - Groene Velden, bossen dekzandrug Stekene-Maldegem) vormen aantakingspunten voor bosuitbreiding. De nieuw te ontwikkelen boskernen zijn het Parkbos, Gentbrugse Meersen, Oud Vliegvelde. Buiten de vier groenpolen vormen ook de bossen op de dekzandrug Stekene-Maldegem een belangrijke boskern.
- **Clusters van kleinere boskernen**, potentievolle zones voor bosuitbreiding, situeren zich vooral in de omgeving van bestaande of gewenste boskernen waar plaatselijk al een ecologische verweving van agrarisch gebied met een raamwerk van kleine landschapselementen of kleinschalige bouselementen aanwezig is. Dergelijke zones situeren zich vooral in de omgeving van de Vinderhoutse Bossen, in de Moervaartvallei, de Rosdambeekvallei, binnen het stedelijk groengebied Bourgoyen - Malem - Blaarmeersen - Snepemeersen en (plaatselijk) de Bovenschelde. Daarnaast bieden bestaande kasteelparken vaak een waardevol aangrijpingspunt voor bosuitbreiding en -verbinding.
- De ruimten rondom de grotere infrastructuur (snelwegen, R4, spoorwegen) bieden nog vele potenties voor ontwikkeling van kleinere bouselementen en struweel. Deze fungeren als **bosverbindingen**. Ze vormen een belangrijk verbindend element tussen de grotere boskernen en clusters van kleinere boskernen.

## We streven naar bosuitbreiding op geschikte locaties: methodiek

In 2014 hadden we 951 hectare bos of een bosindex van 6,4 procent. We streven naar een bosindex van acht procent en 1260 hectare effectief bos in 2030. De grote oppervlaktes bos realiseren we in de groenpolen. In de bosclusters realiseren we vooral kleinere bossen of bossen als stapstenen als compensatie voor het zonevreemde bos dat op termijn verdwijnt door verdere industriële of stadsontwikkelingen. Compensatie van zonevreemde bossen enkel binnen de bosclusters is onvoldoende. Daarom zetten we ook in op bijkomend bos in (kasteel)parken, infrastructuurgroen enzovoort. De criteria voor bijkomende bossen zijn: zo groot mogelijk aaneensluitend bos, minimale oppervlakte, aansluitend op bestaand bos/vegetatie, als verbinding of stapsteen, voor een specifieke doelsoort, voor een specifiek vegetatietype (bijvoorbeeld struweel).

### Methodiek: analyse bijkomende bebossing (zoekzones)

- Beleidskader: op basis van planologische context, sectoraal beleidskader en lopende planprocessen brengen we zoekzones in beeld.
  - In het Groenstructuurplan zijn al zoekzones aangeduid voor bijkomend bos, hoofdzakelijk in groenpolen en ook in parken;
  - Verdere verfijning gebeurt op basis van andere (ruimtelijke) beleidsplannen.<sup>13</sup>
- Ruimtelijke analyse: afwegingscriteria
  - Landschap en cultuurhistorische landschapselementen / historische kaarten herstel, behoud, ontwikkeling historische bossen Open houden: kouters en meersen, vista's Bebossing in meer gesloten bulkenlandschappen, kleinschaliger, omgeving kasteelparken; groen netwerk; afwerking van woonkernen en verkavelingen, langsheen infrastructuur...
  - Biologische waarderingskaart  
Bebossing aansluitend op bestaande waardevolle (bos)vegetaties en bosrelicten  
Verbindingen, netwerken en stapstenen creëren
  - Bodem en drainageklassen  
In principe kan bos ontwikkelen op alle bodems en drainageklassen  
(Extra) potenties voor bijkomend bos: oud-bos- en oud-parkbodems, opgehoogde bodems, gradiënten  
Geen bos op bijvoorbeeld bodems met (potentie voor) historisch permanent grasland
  - Waterlopen  
Per waterloop of watersysteem bekijken wat wenselijk is  
Bebossing tegen inspoelen van mest- en andere stoffen vanuit landbouw
  - Milieufactoren  
Bebossing als geluidsbuffer, visuele buffer, hitte reductie, luchtkwaliteit, CO<sup>2</sup>-captatie, klimaatassen...  
Bebossen als buffer tegen inspoelen (landbouw)
  - Landbouwgebruik  
Bebossen op gronden die minder geschikt zijn voor landbouw (te nat, te droog) of waar geen professionele landbouw meer aanwezig is
  - Ruimtelijke samenhang  
Relatie/verbinding met bestaande bossen en natuur
  - Eigendomsstatuut  
Bebossen is in principe gemakkelijker op gronden van de Stad, OCMW, ANB, Natuurpunt, kerk-fabriek...
  - Terreinbezoek
- Ontwerpend onderzoek voor gebieden waar bebossing is gewenst We vertalen het programma van eisen en de randvoorwaarden in ruimtelijke concepten en vervolgens in een ruimtelijk ontwerp. De landschappelijke structuur nemen we mee bij het uitwerken van een ontwerp.

<sup>13</sup> Gewestplan, RUPs en BPA's, Ruimtelijke visie natuur, bos en landbouw (AGNAS), landinrichtingsplannen, ruilverkavelingen, vogel- en habitatrichtlijngebieden, VEN-afbakening, beschermde landschappen, ankerplaatsen, relictzones, erfgoedlandschappen, GNOP, erkende Vlaamse natuurreservaten en visiegebieden...



### Privaat groen, straatgroen en straatbomen

Een specifieke invulling voor het groeneruimtenetwerk in de dichtbebouwde stad is het privégroen.

- Waar mogelijk wordt privégroen van **tuinen** zichtbaar en beleefbaar gemaakt van op de publieke ruimte zonder de privacy aan te tasten, bijvoorbeeld met voetwegen of deels opengewerkte tuinmuren. Schaar-se voortuinen worden zoveel mogelijk behouden en vergroend, onthard en sterker zichtbaar gemaakt in het straatbeeld (bijvoorbeeld met een hoogstammige boom van aangepaste schaal). Ook in de tuinen die alleen in de binnengebieden zichtbaar zijn, is het belang van hoogstammige bomen van passende grootte niet te onderschatten.
- Binnen de binnenstad en de kernstad zijn de **gro-te clusters**, zoals campussen, zorginstellingen en bedrijventerreinen, in twee types onder te verdelen. Een eerste type situeert zich in de sterk bebouwde ruimte waardoor iedere inbreng van een groenelement een pluspunt kan zijn voor de (schaarse) groene en open ruimte in de dichtbebouwde stedelijke ruimte. Een voorbeeld is het AZ Sint-Lucas. Een tweede type is gehuisvest in waardevol historisch patrimonium met zowel architecturale als parkarchitecturale waarde. Het behoud, herstel en versterken van de groenstructuren is een belangrijk facet voor de eigenheid en de herkenbaarheid van de landschappelijke entiteit waarin de instelling gelegen is. Dit is voor het Gentse landschap van toepassing op bijvoorbeeld de Bijlokesite.
- Ook straatbomen vergroenen de stedelijke ruimte. We hanteren het principe dat in elk zichtveld minimaal één boom zichtbaar moet zijn.<sup>14</sup>
- Verder inzetten op gevelgroen en bomen in (voor) tuinen.

### Stadsakkers/volkstuinen

Volkstuincomplexen vormen vaak relatief omvangrijke groene ruimtes in de stad die ook belangrijk zijn voor ontmoeting. Door een gerichte inrichting zijn deze complexen ook voor de zachte recreant aantrekkelijk. Dit is in Gent het geval voor de volkstuinen aan de Hogeweg, in Gentbrugge en de Boerse Poort. Groenas 1 doorkruist deze volkstuinen waardoor ze integraal deel uitmaken van de groenstructuur.

Nieuw aan te leggen en bestaande volkstuincomplexen bedden we in de groenstructuur in. Het medegebruik van volkstuincomplexen heeft vooral een betekenis op buurtniveau.

### Aandacht voor tijdelijk groen

Terreinanalyse leert ons dat de stand-still inzake natuur gehaald wordt doordat een reeks tijdelijke groene gebieden een bijdrage leveren. Ook in de toekomst blijft tijdelijk groen een belangrijke schakel binnen het groeneruimtenetwerk. In de regel komen alle percelen of perceelsdelen waarvan verwacht wordt dat ze niet binnen drie jaar effectief worden ontwikkeld of bebouwd, in aanmerking als tijdelijk groen en is het belangrijk ze als dusdanig te beheren. Dit betekent geen echte groen- of natuurinrichting, maar wel een spontane natuurontwikkeling en aangepast beheer.

Dit kunnen ook belangrijke ontmoetingsplekken zijn voor de buurt. Waar mogelijk combineren we tijdelijk groen met andere vormen van tijdelijk gebruik, zoals spelen. We ondersteunen tijdelijk groen actief, onder meer bij middel van rechtszekerheid biedende overeenkomsten voor eigenaar en gebruiker en overname van of deelname in beheer.

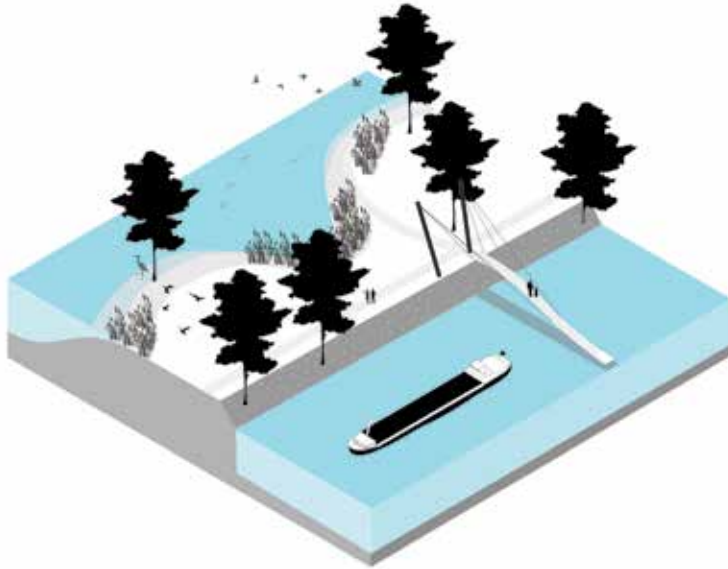
### Acties en instrumenten

- We onderzoeken de mogelijkheden om de groennorm juridisch te verankeren en/of een compensatiefonds voor groen uit te werken en taakstelling te monitoren.
- We monitoren taakstellingen in verband met stand-still natuur en bosuitbreiding. Hier zijn twee sporen belangrijk: enerzijds de feitelijke toestand en anderzijds de juridisch-planologische verankering. Dit betekent dus ook juridische bescherming van bestaande groen- (wijkparken, woongroen) en natuurwaarden (natuur/bos) en herbestemmen bijkomende zones voor bosuitbreiding binnen de gewenste ruimtelijke groenstructuur.
- We verfijnen de methodiek voor het ruimtelijk ontwerpen van gebieden voor natuur, bos en groen. We vertalen het programma van eisen en de randvoorwaarden in ruimtelijke concepten en ruimtelijk ontwerpen. We houden hierbij rekening met de principes van Harmonisch park- en groenbeheer (mensgerichte, natuurgerichte, klimaatgerichte en organisatorische randvoorwaarden).

<sup>14</sup> In het bomenbeleidsplan 2008-2030 van de Stad Gent. Dit beleidsplan zet op een planmatige en duurzame wijze de bakens uit voor de toekomst van individueel beheerde bomen. Het plan streeft zowel het behoud van het huidige bomenbestand als de uitbreiding ervan na.







### 1.3. Waternetwerk

De Leie, Schelde en verschillende kanalen structureren de stad en linken verschillende (groene) plekken en functies aan elkaar. De ruimtelijke ontwikkelingen op en aan het water maken Gent tot een aantrekkelijke en leefbare stad. De aanwezigheid van water is een belangrijke schakel in het ontstaan van Gent en is in de loop van de geschiedenis steeds verder uitgebouwd tot het een vooraanstaand Europees voorbeeldsysteem was. Om hygiënische redenen zijn echter allerlei watergerelateerde structuren in de vorige eeuw afgebroken, genegeerd en verdoezeld. Toch is water steeds in het DNA van Gent blijven zitten en mede daarom is de laatste decennia een resoluut herstelproces van de waterstructuur in gang gezet. Het herwonnen besef dat water een bijzonder kwaliteit vormt in de stedelijke ruimte, heeft geleid tot een specifieke visie op water in de stad Gent. Ze beschrijft de ruime mogelijkheden van water in een stedelijke ruimte. Ruimte voor Gent condenseert de ruimtelijke componenten van het toekomstgericht omgaan met water.

#### Volgende ruimtelijke speerpunten uit de visie en de concepten (deel II) zijn belangrijk voor het gewenste waternetwerk:

Het waternetwerk vormt een belangrijk **bindend element**. Het schept landschappelijke, ecologische en functionele relaties tussen verschillende plekken. Door ons te richten op de samenhang en continuïteit van het netwerk ontstaan aangename wandel-, fiets- en vaarroutes en creëren we ecologische verbindingen. We vergroenen de waterlopen in het kader van aantrekkelijkere oevers en natuurverbinding.

Het waternetwerk heeft een **multifunctionele rol**. We moeten een gezond evenwicht zoeken tussen de verschillende functies van de ruimte op en aan het water: natuur, economie, wonen, recreatie, spel en toerisme, cultuur, mobiliteit, landschappelijk, infiltratie, buffering en afvoer...

De publieke ruimte aan het water is **divers én uniform**. We realiseren diverse publieke ruimtes aan het water - een verhard plein, verlaagde kades, een park(je), een pad - en tegelijk streven we door uniform materiaal- en kleurgebruik naar herkenbaarheid en leesbaarheid.

We voorkomen wateroverlast en bieden een **antwoord op de klimaatverandering**. We houden water vast aan de bron en laten hemelwater ter plekke infiltreren door verhardingen terug te dringen en in te zetten op alternatieve oplossingen zoals groendaken. In de binnenstad, de groeistad, het buitengebied, op de bedrijventerreinen en de grote campussen, overal zorgen we voor genoeg open watersystemen die het hemelwater opnemen, laten infiltreren of vertraagd afvoeren. Door de grachtenstelsels te herwaarderen kunnen enerzijds waterkwantiteits- en waterkwaliteitsproblemen gedeeltelijk opgelost worden en anderzijds natuurwaarden beschermd en ontwikkeld worden.

### Ruimtelijke bouwstenen van het waternetwerk

De aangehaalde bouwstenen van het waternetwerk omvatten de ruimtelijk structurerende draagkracht van water in de stad Gent. Een tweede set omschrijft het specifieke gebruik van plekken op en aan het water die belangrijk zijn voor Gent als centrumstad in zijn regio.

### De functionele hoofdwaterstructuur

De Gentse zeehaven is als derde grootste haven van België en belangrijkste bulkhaven van Europa een belangrijke economische pool binnen het Seine-Scheldegebied. Ze is met zeven andere Noord-Europese havens verbonden via de Schelde en de Ringvaart in het zuiden, het Kanaal Gent-Brugge en Kanaal Terneuzen-Gent in het noorden. Deze hoofdstructuren van economisch verkeer over water verbinden Gent met zowel de zeevaart als de binnenvaart van Europa. Het zeekanaal Gent-Terneuzen is, zoals het strategisch plan voor de Kanaalzone aangeeft, de hoofddrager van dit economisch gebied. Aanvullend op deze hoofdstructuren vervolledigt een uitgebreid netwerk van binnenwateren de connectiviteit van Gent met Noord-Frankrijk en met het Europese binnenvaartnet. Deze economische hoofddraggers staan wat dimensies en verloop betreft in het teken van functionaliteit, snelheid en capaciteit. De Schelde en de Ringvaart hebben door de flankerende groenstructuur ook een landschappelijke en oriënterende waarde in de Gentse stedelijke ruimte.

### Radiale waterassen

Grote delen van het Gentse waternetwerk vervullen een rol voor de (nog steeds aan populariteit winnende) toeristisch recreatieve pleziervaart.

De radiale assen Brugse Vaart, Leie en Schelde zijn belangrijke aanvaarroutes om Gent te bereiken. Via een aanvullend netwerk van binnenwateren (Verbindingskanaal, Muinkschelde, Visserijvaart, Handelsdok en Voorhaven) varen (woon)boten en pleziervaartuigen tot in de binnenstad. Deze assen zijn op stedelijke niveau ruimtelijk structurerende en visueel herkenbare elementen voor de omwonenden, passanten en recreanten. Hier zetten we voornamelijk in op woonkwaliteit op en rond het water, interactie met de stedelijke ruimte en aantrekkelijke publieke ruimte. Delen van de Leie en Schelde hebben ook een belangrijke natuur(verbindings)waarde die we mee in rekening moeten brengen, moeten versterken en kwalitatief moeten uitbouwen. Vier strategische locaties functioneren als toegangspoorten tot de stad: Snekkaai, omgeving Ghelamco, Houtdok en omgeving Westbokesluis. Daar is de (verdere) ontwikkeling van een jachthaven wenselijk om vooral vanuit toeristisch-recreatief oogpunt en voor langere verblijfstitijden goede ontvangstinfrastructuur te vormen. Aandacht gaat naar de beeldkwaliteit en het publieke karakter van deze plekken.





### **Lieve, de heropleving van een historisch belangrijke wateras**

Door de eeuwen heen heeft Gent steeds een uitweg naar zee gezocht. Vanaf de dertiende eeuw was dat via de Lieve naar het Zwin bij Damme. Door verzanding van het Zwin werd in de zestiende eeuw een nieuw kanaal gegraven, de Sassevaart richting Honte, een toenmalige inham van de Westerschelde.

Als eerste economische levensader van de stad werd de Lieve in de loop van de geschiedenis vaak genegeerd. Sinds enkele jaren is er een proces ingezet om deze historisch belangrijk waterloop in ere te herstellen. De Lieve wordt opnieuw zichtbaar en structurerend gemaakt; grote delen van het project zijn al gerealiseerd. Doelstelling is de Lieve meer ruimte te geven en wisselwerking met de omliggende woon- en werkmilieus op gang te brengen. Het water als spelelement willen we, met het Bloemekenspark als voorbeeld, verder uitwerken.



*Sfeerbeeld van de Lieve (Bloemekenspark): deze kan en mag vele gezichten hebben (bron: Water in de stad in opmaak)*





### **Water als drager van de historische binnenstad**

De Lieve en de Leie zijn in de cultuurhistorische binnenstad van Gent de drager van de toeristische rondvaarten. Hier is een sterke interactie aanwezig met het omliggende bebouwde weefsel en de publieke ruimte. Het middeleeuws kader en de verwijzingen naar (vroegere) industriële activiteiten, bijvoorbeeld op Gras- en Korenlei, zetten we in de verf. Naast behoud versterken we het historisch karakter nog door historische waterlopen waar mogelijk verder open te leggen (Waldam, Lieve, Kolveniersgang...) of door verwijzingen aan te brengen naar ondergrondse of verdwenen waterlopen. Niet alleen voor toerisme en beeldkwaliteit is dat gunstig, het draagt ook bij tot het klimaatrobuust maken van de stad (hitte, opvang...) en het is een manier om natuurverbindingen te creëren en de biodiversiteit te verhogen. Direct contact met het aanwezige water (door verlagingen, zitplekken, overstroombare pleinen en fontein) zorgt voor de wisselwerking.



*Coupure nieuwe stijl brengt meer levendigheid met respect voor het stedelijke landschapsbeeld (bron: Water in de stad in opmaak)*





### **Coupure**

De Coupure is misschien wel een van de herkenbaarste en krachtigste waterruimtes van de Gentse stedelijke morfologie. Het samengaan van de waterweg, de krachtige groenstructuur en de statige bebouwing maakt deze lineaire ruimte tot een waardevol stedelijk landschap. De ruimtelijke kwaliteiten van de Coupure worden nu echter enkel beleefd vanop de fietsas. Zonder dit beeld te ontsieren wordt aan de Coupure sterk ingezet op het vergroenen van de oevers en het toegankelijker maken van de waterweg voor voetgangers (met aandacht voor mensen met een beperking). We halen op de belangrijkste fietsverbinding langsheen de Coupure de conflicten tussen verschillende trage weggebruikers weg. Door een meer ecologische oever te realiseren in combinatie met een aantal goedgekozen rust- en ontmoetingspunten aan het water, stijgt zowel de landschappelijke als de ecologische beleving.



### **Water met natuur als hoofdfunctie**

Oude meanders van Leie, Zee- en Bovenschelde en de Moervaart fungeren nu al als drager van steeds groeiende natuurwaarden. Vanuit de stedelijke ecologie, de klimatologische uitdagingen en de ecosystemendiensten voor de Gentse binnenstad is het in stand houden van deze kwaliteiten een zeer belangrijkste doelstelling. Het conserveren van een rijke ecologische en natuurlijke waterstructuur in bepaalde delen van de stedelijke ruimte draagt in grote mate bij tot het leefbaar en aantrekkelijk houden van de stad. Bovendien voeren ze koele en zuivere lucht aan tot in het stadscentrum. Het inzetten op zachte, rijke groene oevers vormt de belangrijkste doelstelling voor deze waterruimtes. Om deze waardevolle gradiënten alle kansen te geven beperken we het gemotoriseerde vaarverkeer hier tot een minimum, zodat deze watersegmenten hun rol als drager voor natte natuur optimaal vervullen. Vanuit biodiversiteit en variatie in waterbiotopen is de aanwezigheid van getijdewerking op bepaalde segmenten van deze waterstructuren uiteraard een bijzondere rijkdom voor een stedelijk natuurbiotop.

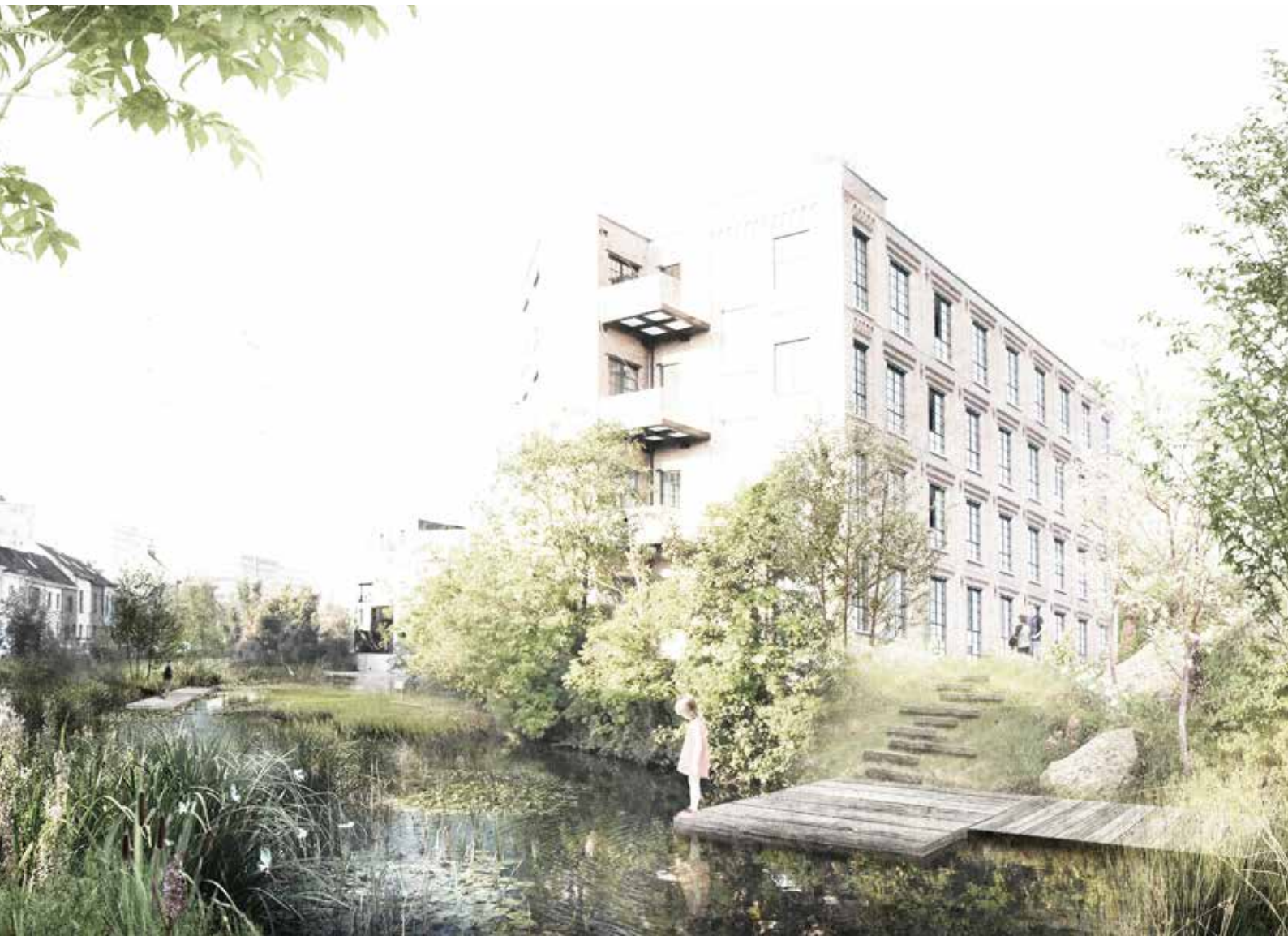


### **Geïsoleerde (recreatieve) waterstructuren**

Water als ruimtelijk structurerend element is een eerste belangrijke ambitie binnen de langetermijnvisie van de Stad. Een tweede ultieme beleving van water ontstaat wanneer het van zo hoge kwaliteit is dat er ook in gezwommen kan worden en dat watersport toegelaten is. Door watersegmenten te isoleren kan die kwaliteits-sprong sneller worden gerealiseerd dan wanneer de totale waterstructuur één geheel blijft. Daarom wordt zowel voor de Blaarmeersen als voor de watersportbaan verder ingezet op een verhoogde waterkwaliteit. De bestaande infrastructuur is al goed ontwikkeld. Hier streven we naar een gedegen instandhouding en goed beheer van de sportinfrastructuur en het publieke domein. Voor de Blaarmeersen komt dit neer op een sterk vergroende context waar sport, recreatie en natuurwaarden samen gaan. Voor de watersportbaan is vooral recreëren op en naast het water belangrijk en presenteert de waterweg een zeer waardevolle zichtas over het water richting binnenstad.



*Streefbeeld van de Franse Vaart als waterpark  
(bron: Water in de stad in opmaak)*







### **Waterparken**

Het centraal stellen van water en het integreren ervan in de stedelijke ruimte behoeft niet noodzakelijk open water. Water als ruimtelijke drager voor aantrekkelijke parken is een meer geïntegreerde vorm van water in de stad. Hiermee beogen we een nieuwe vorm van natuur voor de binnenstad. (Lineaire) waterparken moeten klimaatadaptieve (water en groen) publieke ruimtes en rustplekken in de stad vormen. Een eerste waterpark willen we (op langere termijn) realiseren door de transformatie van de Blaisantvest. Hier mogen we de kans niet laten liggen om een duidelijke verwijzing naar de historische 'Plezante Vest' te maken. Aangevuld met de opwaardering van Waldam (verder uit te werken) krijgt water een prominente plaats in deze nieuwe parkstructuur. Een tweede sterke kans zien we in de Franse Vaart.

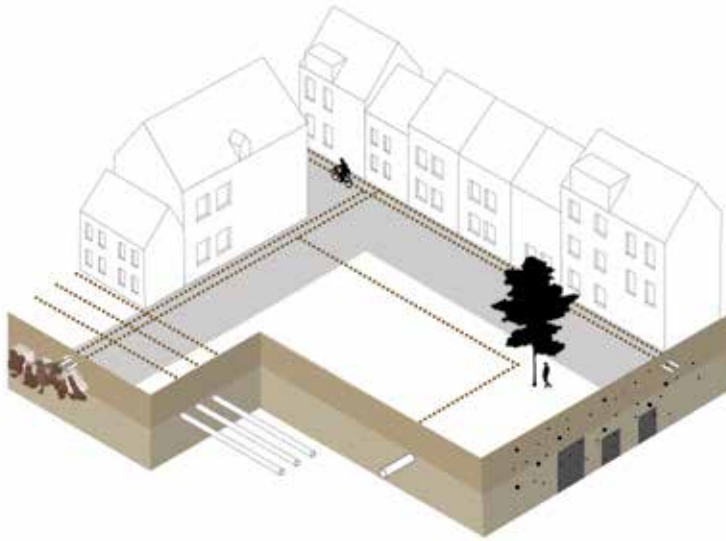
### **Stedelijke waterontmoetingsplekken**

Zoals duidelijk blijkt op verschillende plaatsen in Ruimte voor Gent zit water in de genen van Gent. Daarom is het belangrijk het contact met deze levensader op goedgekozen plekken te expliciteren door in te zetten op de beleefbaarheid en voelbaarheid van het water. Waterontmoetingsplekken zijn zoals het woord het zegt locaties waar ontmoeting met en aan de waterkant centraal staat. De aangrenzende publieke ruimte zoekt het waterpeil op, waardoor een aantrekkelijke verblijfsruimte ontstaat. Dit is nu het geval in het Keizerspark, Portus Ganda, Graslei en Korenlei. In de nabije toekomst creëren we de condities om dit ook in het Baudelopark, de Krook, het Houtdok en het Veermanplein te realiseren. Verder moeten de kop van de Watersportbaan, Augustijnenkaai, Dampoort, Handelsdokpark en Voorhavenpark de functie als stedelijke waterontmoetingsplek op middellange termijn opnemen. Het moet een ambitie zijn de waterkwaliteit te verhogen en ook de zwem- en speelmogelijkheden uit te breiden; de waterontmoetingsplekken zijn daar geschikte locaties voor.

### **Acties en instrumenten**

- De Lieve willen we nog meer voelbaar en zichtbaar maken. Ook andere (vroegere) waterlopen maken we opnieuw zichtbaarder in het (stedelijk) landschap. Dit creëert heel wat mogelijkheden: ruimtelijk-visuele meerwaarde en belevingswaarde, waterbuffering, infiltratie, watergebonden habitats, beperken van risico's op overstroming en verkoeling.
- We onderzoeken de mogelijkheden van stadsdistributie over water verder en werken ze uit.





#### 1.4. Ondergronds netwerk en bodemstructuur

De ondergrond is vaak onontgonnen en vooral weinig gereguleerd terrein, ook in ruimtelijk opzicht. We moeten het gebruik van de kwetsbare ondergrond **inbedden in het ruimtelijk beleid**. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn we vooral bezig met de *zichtbare* ruimtelijke (netwerk) structuur. Maar ook de waarde van de ondergrond (bodem, grondwater en bodemleven) moet een criterium zijn bij een afweging van ruimtelijke keuzes. De ondergrondse ruimte is net als de bovengrondse eindig. We gaan duurzaam, efficiënt en slim om met boven- én ondergrond om de ambities voor een klimaatrobuuste stad te realiseren.

**Volgende ruimtelijke speerpunten uit de visie en de concepten (deel II) zijn belangrijk voor het gewenste ondergrondse netwerk:**

1. ondergrond en daaraan gelinkt het hele *grondwatersysteem* is **kwetsbaar**. De ondergrond kan snel worden aangetast, terwijl de vormings- en herstelprocessen uiterst traag verlopen of onmogelijk zijn. Daarom beschermen we de ondergrond en gaan we bij ruimtelijke ontwikkelingen uit van de intrinsieke waarde ervan. We plaatsen functies waar het vanuit de ondergrond het meest geschikt is. Dit betekent dat we de ondergrond gebruiken op voorwaarde dat we het bodemarchief respecteren en geen onherstelbare schade aanrichten aan ondergrondse functies of aan het grondwatersysteem. De bodemwaarderingkaart gebruiken we als kader. Die kan nog bijgewerkt en verfijnd worden, onder andere door ze aan te vullen met kwelzones en infiltratiegebieden.

2. De ondergrond bevat belangrijke **informatie** voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij veel bovengrondse ingrepen moeten we rekening houden met en kennis hebben van de ondergrond. Die heeft onder andere een belangrijke **geologische waarde en** bevat het **archeologisch bodemarchief** met gegevens over het verleden van de stad en van de mensen die hier eerder vertoefd hebben. Ook recentere ingrepen in de ondergrond (zoals het netwerk van leidingen en kabels) beïnvloeden ruimtelijke projecten. We moeten ze dus vroeg in het planvormingsproces in beeld brengen.



3. De ondergrond heeft veel **ruimtelijke potenties** die we beter kunnen benutten. Net als de bovengrondse ruimte moeten we ook de ondergrondse ruimte multifunctioneel inzetten en daarbij doordacht te werk gaan. Monofunctioneel ondergronds ruimtegebruik kan andere, latere ondergrondse ontwikkelingen in de weg staan. Een ruimtelijke visie op lange termijn moet ander en meer multifunctioneel gebruik stimuleren. We onderzoeken bij ruimtelijke projecten de mogelijkheden van de ondergrond:
- voor de toepassing van vormen van duurzame energie;
  - voor de realisatie van de klimaatdoelstellingen<sup>15</sup>;
  - om er (combinaties van) functies waarvoor daglicht niet altijd noodzakelijk is, zoals opslag- en parkeerruimtes, sportvoorzieningen, winkelruimte, cinema onder te brengen zodat op het maaiveld ruimte vrijkomt.

Het eigendomsstatuut (onder andere in functie van duurzaam beheer) kan een knelpunt zijn. We kiezen voor een strikte scheiding tussen publiek en privaat ondergronds domein. Dit vraagt bijkomend onderzoek en nieuwe instrumenten.

## Ruimtelijke bouwstenen voor het ondergronds netwerk

### Bodem

- We respecteren het fysisch systeem en vertrekken van de kwaliteiten van een zone, van de bodemkenmerken, het hydrologisch systeem (oppervlakte- en grondwaterstromingen) en de topografie. Uiteraard is ook het fysieke systeem (de huidige bebouwing) in zekere mate sturend.
- Oorspronkelijke bodems (nog nooit vergraven) beschermen we maximaal. Voorbeelden zijn veenbodems (beperkt aanwezig in Gent), oorspronkelijke graslandbodems, oude bosbodems, alluviale bodems en heidebodems. De motivatie om ze te behouden kan bijvoorbeeld liggen in de archeologische of landschappelijke waarde of in hun functie. Een voorbeeld van dat laatste is veen dat als een spons functioneert. Met de bodemwaarderingskaart bestaat er een richtinggevend kader. Behoud van de bodem is projectmatig te beoordelen op basis van die kaart.

- Indien bodems met archeologische waarde niet kunnen worden behouden, dan staan we in voor beheer en onderzoek, voordat de site verdwijnt.
- Verontreinigde bodems brengen we in beeld. Door ontwerpend onderzoek bepalen we een geschikte invulling en inrichting. Onder andere volgende afwegingscriteria nemen we daarbij mee:
  - de aard van de verontreiniging en de kostenefficiëntie van de sanering
  - de omgeving/ligging van het terrein
  - de grootte van het terrein
  - de (on)mogelijkheden voor groen, waterberging en waterinfiltratie.
- We dringen de verhardingsgraad terug. We werken daarvoor een traject uit dat moet resulteren in minder bijkomende verhardingen en op termijn zelfs in een verhardingsstop.
- We leggen ons in eerste instantie toe op de publieke ruimte en de stadseigendommen. Daar hebben we zelf de sleutel in handen om de verhardingsgraad van de huidige en toekomstige publieke ruimte niet verder te doen toenemen: we hebben deze terreinen in eigendom, we kunnen hier een specifieke ontwerpstrategie inzetten (minder wegenis ontwerpen, infrastructuur bundelen, overbreedte weghalen, nutteloze infrastructuur uitbreken...) en we kunnen onze eigen terreinen - met goede monitoring - ook inzetten om nieuwe verharding te compenseren.

Willen we de ambitie ook uitbreiden naar private terreinen en bebouwing, dan is er een duidelijk afdwingbaar kader nodig over de wijze en de locaties om te compenseren. Gedetailleerde monitoring is een vereiste om de evolutie scherp in beeld te krijgen. Dit actieplan/instrumentarium werken we de komende jaren gefaseerd uit.

### Grondwater

- We hebben meer ruimte nodig voor wateropvang/waterbuffering, infiltratie en afvoer. Bij nieuwe ontwikkelingen moet er ruimte gereserveerd worden voor hemelwateropvang, maar ook voor wateropvang bij overstromingsrisico's. De voorkeur gaat naar bovengrondse ruimtes, maar ook ondergrondse volumes kunnen we eventueel meenemen bij de opvang van water op piekmomenten. Verstening willen we verder terugdringen. Hiervoor moeten we duidelijke principes uitwerken; monitoren op basis van een transparante indicator is hier ook belangrijk.
- Ontwikkeling in watergevoelige gebieden willen we voorkomen. De overstroombare gebieden in de stedelijke ruimte brengen we gedetailleerd in kaart. Op basis daarvan dringen we bij de hogere overheid aan om ontwikkelingen in bepaalde zones niet meer mogelijk te maken. We onderzoeken ook welke instrumenten we zelf kunnen inzetten.

<sup>15</sup> De sponswerking van de ondergrond is belangrijk:

- De grote mate van verharding in steden is de belangrijkste oorzaak van het hitte-eilandeffect en van een verstoorde waterhuishouding. We verminderen gericht en doordacht de verharding in Gent door ze te beperken tot het functionele minimum, door ze te vervangen door groen, waterdoorlatende verharding of verharding met natuurlijke infiltratie.
- De bodem heeft ook een regulatiefunctie die ons beschermt tegen extreme weerfenomenen. We houden het regenwater zoveel mogelijk vast om het te gebruiken of laten het infiltreren in de stad via groen of infiltratievoorzieningen. Daar wordt voldoende ruimte voor voorzien. Nieuwe projecten zijn maximaal hemelwaterneutraal.



## Afwegingskader voor stedelijke ontwikkelingen in diverse types watergevoelig gebied<sup>16</sup>

### Van nature uit watergevoelige gebieden:

Van nature is Gent gelegen in of aan overstromingsgebieden. In het verleden is er soms onoordeelkundig gebouwd, met weinig respect voor het natuurlijk functioneren. Bijkomende bebouwing, verhardingen en versnelde waterafvoer vergroten het overstromingsrisico.

Daar komt de uitdaging van de klimaatverandering bovenop. De neerslag wordt langduriger en heviger. Om dat te verwerken moeten we veel meer water kunnen opvangen en bergen. Tot voor kort verhoogden overheden de rivierdijken om eventuele overstromingen buiten te houden, maar dergelijke oplossingen zullen in de toekomst tekort schieten. Er is een nieuwe manier van omgaan met water nodig.

- In afwachting van een duidelijke studie over de impact van de klimaatwijziging door de waterbeheerder behouden we de natuurlijke overstromingsgebieden langsheen Leie en Schelde als mogelijk gecontroleerd en niet-gecontroleerd overstromingsgebied. Met niet-gecontroleerd bedoelen we dat overstromingsrisico vergroot met de tijd.
- Effectieve overstromingsgebieden vrijwaren we maximaal van verdere bebouwing. Daar bouwen is hoe dan ook altijd een risico. Zowel de frequentie als de ernst van overstromingen zal verhogen. Daarom stellen we volgende principes voorop:
  - Indien de mogelijke bouwlocatie gelegen is binnen het groeneruimtenetwerk of een gebied met hoge natuurwaarde: geen bebouwing toelaten. De mogelijkheden voor de creatie van een fonds om eigenaars te vergoeden moeten onderzocht worden.
  - Indien mogelijke bouwlocatie geen belang heeft voor openruimtestructuur: waterrobuuste bebouwing, die geen invloed heeft op het watersysteem, is mogelijk, met oplossingen als paalwoningen, bebouwing met ruimte voor water. De dichtheid blijft wel zo laag mogelijk.
  - Alle kansen om bebouwing en vooral het aantal woonentiteiten te verminderen grijpen we aan. Onzekerheid over overstromingen blijft immers bestaan.
- Om regenwaterafvoer in de stedelijke ruimte beperkt te houden wordt tijdelijke wateropslag geregeld. Zowel bebouwing als publieke ruimte

moet water vasthouden. Dit kan overal gebeuren in tijdelijke bergingen (groendaken, waterpleinen, ondergrondse reservoirs). Vooral bij heraanleg van parken, pleinen en straten onderzoeken we dit in relatie tot de volledige wijkstructuur.<sup>17</sup>

- We zetten proefprojecten voor hemelwaterneutrale wijken op. De ambitie is in de toekomst bij de ontwikkeling van nieuwe wijken hemelwaterneutraliteit als standaard te hanteren.

### Infiltratiegevoelige gebieden:

In infiltratiegevoelige gebieden (voornamelijk de niet-vallei-gebieden) kan regenwater gemakkelijk infiltreren naar de ondergrond. Dit is zeer nuttig om de grondwaterlagen te voeden en verdroging en wateroverlast te voorkomen. Daarom is infiltratie een beter principe dan enkel en alleen vertraagde regenwaterafvoer.

- In infiltratiegevoelige gebieden wordt gestreefd naar een minimale verharding zowel op private kavels als in de publieke ruimte. We maken hiervoor een richtlijnenkader op.
- Om infiltratievoorzieningen (wadi's en dergelijke) in nieuwe publieke groengebieden mogelijk te maken is er naast de groennorm extra ruimte nodig voor buffering en infiltratie.
- Bij herinrichting van verharde oppervlaktes geldt ontharding als uitgangsprincipe.
- We werken een kader uit om in dichtbebouwde stedelijke gebieden meer infiltratiemogelijkheden te creëren.

### Kwelgebieden

Water dat onder druk uit de grond komt en beschikbaar is voor de vegetatie, wordt aangeduid als kwel. In lagere delen van het landschap kan water dat hogerop in de bodem is gedrongen, weer aan het oppervlak komen. Die natte zones worden kwelzones genoemd. Er wordt vaak een specifieke vegetatie aangetroffen. Opkwellend grondwater is moeilijk rechtstreeks op het terrein te meten. Op basis van de kartering van de vegetatietypes tijdens het terreinonderzoek bakemen we potentiële kwelzones af. Deze gebieden zijn gevoelig voor verdroging. We streven naar een maximaal behoud van kwelstromen en houden daar bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening mee.

<sup>16</sup> Zie ook: 16 mei 2015 omzendbrief LNE/2015/2 randvoorwaarden voor bebouwing in niet alleen de zgn. signaalgebieden maar ook in de 'effectief overstromingsgevoelige gebieden'. ([www.Signaalgebieden.be](http://www.Signaalgebieden.be))

• Signaalgebieden zijn nog niet ontwikkelde gebieden waar een tegenstrijdigheid kan bestaan tussen de geldende bestemmingsvoorschriften (bijvoorbeeld woonzone) en het belang van dit gebied voor het watersysteem. In Gent zijn er drie signaalgebieden: Asselsestraat Drongen; Sint-Camilluswijk Afsnee Gent; Drongense Meersen Gent.

• Het Geoloket deelt signaalgebieden in drie soorten in: grote kans; middelgrote kans; kleine kans

<sup>17</sup> Zie ook: Klimaatadaptieplan

### **Archeologie**

Voor het beheer van het bodemarchief geldt als uitgangspunt het behoud ter plekke (behoud in situ). Waar nodig worden archeologische zones specifiek afgebakend. Sommige ontwikkelingen kunnen echter niet volledig rekening houden met de historische betekenis van een plek (genius loci). Dan wordt de archeologische informatie op een verantwoorde wijze gedocumenteerd, zodat toekomstige generaties er weet van hebben (behoud ex situ).

### **Ondergrondse constructies**

Bestaande ondergrondse constructies (kelders en andere ondergrondse ruimtes) brengen we in beeld zodat we daar bij ondergrondse ontwikkelingen al van bij het begin van het planningsproces rekening mee kunnen houden. Indien ze archeologische waarde hebben, dan wordt het behoud in situ of ex situ beheerd net als bij de andere vormen van archeologisch bodemarchief.

We onderzoeken ook welke andere functies we onder de grond kunnen steken om bovengronds ademruimte te creëren. Nu gebeurt dit al af en toe (infrastructuur en parkeergarages), maar de mogelijkheden zijn ruimer (opslag, lichtarme functies...).

### **Bodemenergie en warmtenetten**

De ondergrond heeft mogelijkheden voor productie van hernieuwbare energie (als energiebron of in functie van buffer en opslag van energie) en als transport van energie (warmte- en koudnetten).

In Gent groeien diverse grote en kleinschalige projecten in verband met collectieve (bodem)energie. Er is een regelgevend kader over het gebruik van de ondergrond nodig, niet enkel voor netwerken maar ook voor gebruik van energie uit de bodem zodat deze eerlijk wordt verdeeld.

Door bij stedelijke projecten tijdig de energetische opties te screenen stimuleren we de productie van hernieuwbare energie en eventuele collectieve voorzieningen. Parallel werken we aan energiekarten en brengen we in beeld waar welke systemen groeien om potentiële interactie met nieuwe projecten tijdig te traceren.

De data van een aantal studies geven we ook geografisch weer (energievraag, energieaanbod, bestaand en potentieel aanbod hernieuwbare energie). Het is de bedoeling met deze en andere beschikbare geografische data combinaties te maken om bijvoorbeeld prioriteiten inzichtelijk te maken (bijvoorbeeld in functie van energiearmoede, geplande projecten).

### **Kabels, rioleringen, ondergrondse waterlopen en leidingen**

Bovengrondse functies vragen vaak elektriciteit, gas, water, riolering en telefoon. Dit netwerk van kabels en leidingen is sturend in twee opzichten. In de eerste plaats is het bij werkzaamheden van belang te voorkomen dat kabels en leidingen worden geraakt. In de tweede plaats kan de aanwezigheid van kabels en leidingen ontwikkelingen onmogelijk of extreem duur maken. Dit is het geval bij aanwezigheid van het hoofdgasnet, de hoofdriolering en hoogspanningskabels. Bij het uitwerken van ruimtelijk beleid voor de ondergrond moeten we de kabels en leidingen ook duidelijk in beeld brengen, zodat we kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. We onderzoeken (binnen structuurvisie ondergrond) of en hoe we met kabels en leidingen op een ruimte-efficiëntere manier omgaan en zo de impact op de bovengrond kunnen verkleinen. We zetten de verschillende instanties ook aan verlaten kabels en leidingen weg te halen, zodat er ruimte vrijkomt in de ondergrond.

We hebben de ambitie - vanuit klimaatdoelstellingen en voor grotere beleving - gedempte en overwelfde waterlopen weer zichtbaar te maken. De tracés van die waterlopen, die vaak onder gebouwen lopen, zijn belangrijk wanneer we een kader voor de ondergrondse ruimte uitwerken.

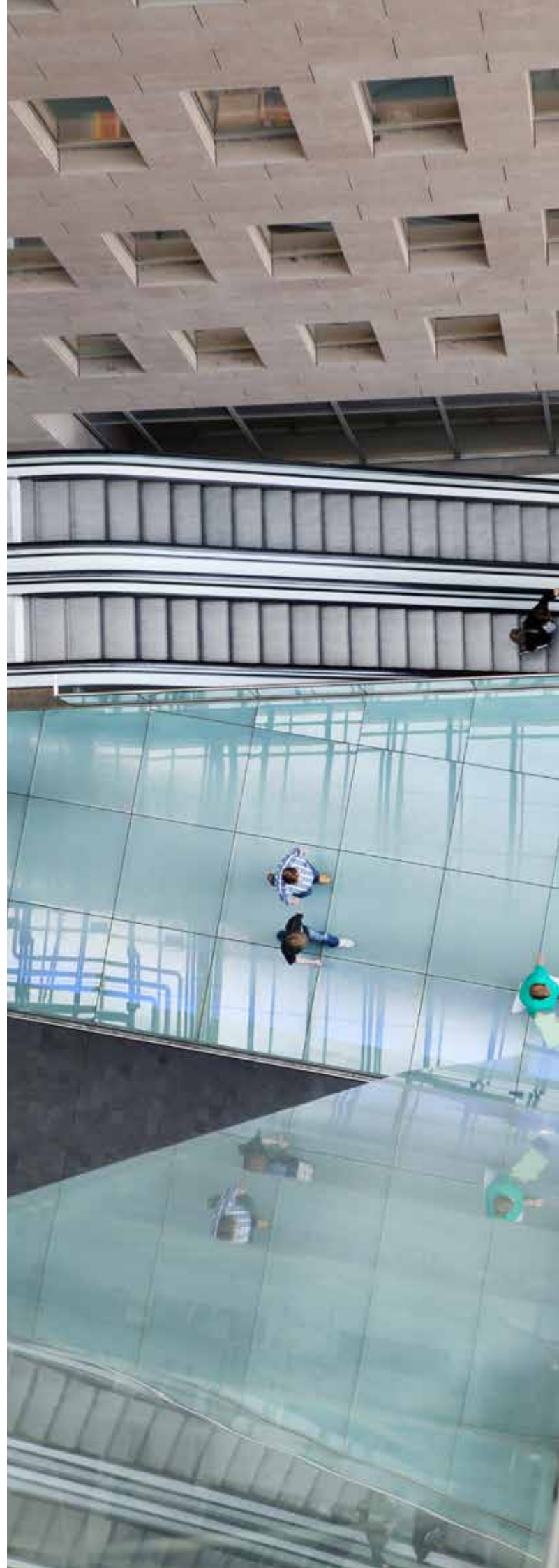
## Acties en instrumenten

We maken een structuurvisie ondergrond op. Een geïntegreerde langetermijnvisie op de ondergrond ontbreekt op dit moment en is absoluut noodzakelijk, willen we multifunctioneel gebruik van de ondergrond stimuleren en de nog onontgonnen potenties van de ondergrond niet in gevaar brengen.

De structuurvisie bundelt allerlei gegevens over de ondergrond, beschrijft een visie en reikt instrumenten aan om ze te realiseren:

- We stellen de problematiek scherp en geven aan welke aspecten op elk niveau (masterplan, bouwvergunning, realisatie...) van belang zijn. Ook de juridische aspecten betreffende de ondergrond onderzoeken we.
- We brengen de ondergrond en zijn potenties in beeld op basis van kaartmateriaal en andere bronnen:
  - bodemkwaliteit (onder andere brownfields)
  - grondwater (watergevoelige en overstroombare gebieden gedetailleerder in kaart brengen, in het bijzonder in de stedelijke ruimte)
  - infiltratiegebieden
  - archeologisch bodemarchief (voortschrijdend proces)
  - oorspronkelijke bodems (op basis van bodemwaarderingskaart, bodemonderzoek en biologische waarderingskaart)
  - kabels en leidingen (hoofdleidingen voor gas, water, riolering en elektriciteit en geplande leidingen)
  - bodemenergie (kansen voor het realiseren van open of gesloten ondergrondse energiesystemen)
  - ondergrondse waterlopen
  - ondiepe grondwatertafels
  - kwelgebieden.
- We werken op basis van de grondige analyse van de bestaande (vaak verspreide) data een geïntegreerde visie op de ondergrond uit.
- We werken een actieplan en instrumentarium uit.

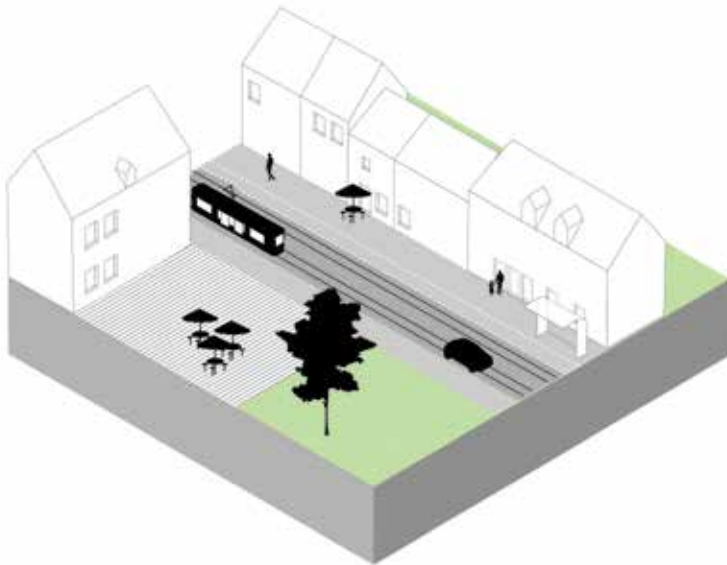
We starten met de opmaak van de structuurvisie ondergrond na goedkeuring van Ruimte voor Gent.











## 1.5. Netwerk van publieke ruimte

In een stad waar de ruimte per definitie beperkt is en waar de bevolking toeneemt, is voldoende publieke ruimte cruciaal voor de leefbaarheid van de stad. Samenhangende en doorlopende circuits van kind- en leeftijdsvriendelijke publieke ruimten en ontmoetingsplekken zijn erg belangrijk. Deze plekken geven kansen tot ontmoeten, versterken de sociale cohesie, zetten aan tot beweging, bevorderen de gezondheid en bepalen mee de eigenheid van de stad en haar wijken.

**Volgende ruimtelijke speerpunten uit de visie en de concepten (deel II) zijn belangrijk voor het gewenste netwerk van publieke ruimte:**

1. Het is belangrijk dat de publieke ruimte **op maat van het kind, de voetganger en de fietser** wordt ingericht. Dit betekent dat de publieke ruimte bescherming, comfort en beleving moet bieden.<sup>18</sup>

### <sup>18</sup> Bescherming

- Verkeersveiligheid
- Sociale veiligheid (Goede verlichting, sociale controle door omliggende functies, levendigheid door gebruik...)
- Beschutting en bescherming tegen klimaat en omgevingsfactoren (wind, regen, hitte/koude, vervuiling, geluid, fijn stof...)

### Comfort

- Ruimte om te wandelen (geen obstakels, brede toegankelijkheid, materiaalkeuze, groen...)
- Ruimte om te staan (hoeeffect, ondersteuning...)
- Ruimte om te zitten (aangename plaatsen om te zitten: zon, zicht, mensen, banken...)
- Ruimte om te kijken (zichtassen, natuur...)
- Ruimte om te praten (aangepast straatmeubilair, stillere plekken in de publieke ruimte...)
- Ruimte om te spelen (spelprykkels, zomer/winter, avontuurlijk spelen...)

### Beleving

- Schaal (ruimte en bebouwing op menselijke schaal)
- Aantrekkelijke inrichting (plekken om te genieten van zon/schaduw, materiaal- en kleurgebruik, groen en water, detaillering...)
- Verlichting verhoogt niet alleen de veiligheid, het is ook een manier om de beleving van de publieke ruimte op te waarderen. Tegelijk werken we lichthinder en lichtpollutie weg.

2. Het netwerk van publieke ruimtes is **divers en houdt rekening met de plek en de gebruiker**.

We zorgen voor publieke ruimtes van verschillende schalen en sferen, waardoor we de publieke ruimte op verschillende manieren kunnen gebruiken. We creëren speelruimte en tegelijk zorgen we voor voldoende rust- en stilteplekken binnen het netwerk, ook in de kernstad en binnenstad.

De stad is ook een plaats van evenementen. Die hebben consequenties voor de publieke ruimte en de omliggende wijken. We brengen de draagkracht van de publieke ruimte en de omliggende wijken in beeld en stemmen het evenementenbeleid daarop af. De inrichting van de publieke ruimte moet beantwoorden aan de behoeften en de eigenheid van de plek, de wijk of de buurt. Het is daarom belangrijk de gebruikers te betrekken bij deze processen. Een doorstroomplek zoals een stationsomgeving of openbaarvervoerknoop gebruiken we anders dan een wijkpark in een dichte woonbuurt.

Tijdelijke invullingen brengen dynamiek in een wijk of buurt.



3. Het netwerk van publieke ruimtes is samenhangend, leesbaar, veilig en breed **toegankelijk**.  
Dat laatste geldt niet alleen voor de pleinen en parken zelf, maar ook voor de verbindingen in het netwerk. We hanteren de ontwerpprincipes van *universal design* als leidraad:

#### Universal Design als ontwerpincipe

*Het is niet de fysieke beperking op zich die verantwoordelijk is of zou mogen zijn voor de verminderde mobiliteit van een persoon, maar wel de onaangepastheid van het mobiliteitssysteem in ruime zin en het publieke ruimte in enge zin. Universal design - ontwerpen voor iedereen - gaat uit van zeven principes:*

- *Gelijkheid: iedereen heeft op een gelijkwaardige manier toegang tot een gebouw, het publieke ruimte, het openbaar vervoer, de dienstverlening en de communicatie;*
- *Flexibiliteit: het uitgevoerde ontwerp kan voor alle doeleinden en door alle doelgroepen gebruikt worden;*
- *Eenvoudig en intuïtief gebruik;*
- *Zichtbaarheid, leesbaarheid en overzichtelijkheid;*
- *Tolerantie voor vergissingen: onoplettend gedrag mag niet leiden tot gevaarlijke situaties. Bij (tijdelijke) werken op het publieke ruimte moeten afspraken voor een veilige werfafbakening vastgelegd zijn en gerespecteerd worden.*
- *Beperkte inspanning: de publieke ruimte kan efficiënt en comfortabel gebruikt worden met een minimale inspanning.*
- *Juiste dimensies voor toegankelijkheid en gebruik.*

4. We zorgen voor **interactie tussen het waternetwerk en het netwerk van publieke (groene) ruimtes**. We zetten bijzonder in op de publieke ruimte aan het water. We richten sommige oevers in als verblijfsgebied, rekening houdend met onder andere natuurwaarden en potenties, bestaande wandelinfrastructuur en historische waarde, bijvoorbeeld met verlaagde wandelterrassen en nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen over en langs het water, en houden de talrijke Gentse oevers vrij van doorgaand autoverkeer en parkeerplaatsen.
5. **Klimaatrobuuste inrichting** van de publieke ruimte<sup>19</sup> Om Gent klimaatrobuuster te maken streven we ernaar de publieke ruimte verder vorm te geven volgens volgende principes:
  - toename van bodemafdichting door bebouwing en verharding een halt toeroepen
  - de stad vergroenen
  - maximaal inzetten op het groen-blauwe netwerk
  - ruimte voor water creëren
  - sponswerking van de stad maximaliseren
  - in verkoelende infrastructuur voorzien

<sup>19</sup> Hier wordt onder meer bij de uitwerking van IPOD 4 (Integraal Plan Openbaar Domein) op gefocust.

## Ruimtelijke bouwstenen van het netwerk voor publieke ruimte

### **Pleinen en straten**

Bij heraanleg van straten en pleinen bepaalt het **verblijfskarakter** en de gerichtheid op kinderen de inrichting prioritair: de straat is meer dan een transportas. Dit betekent onder andere minder ruimte voor zowel rijdende als geparkeerde voertuigen in het straatbeeld. We kiezen ervoor pleinen bij de (her)aanleg maximaal te **vergroenen**.

We ontwerpen beheerbewust en beheren ontwerp-bewust. We gebruiken steeds **degelijke materialen** en waar mogelijk hergebruiken we ze (kringlopen sluiten). Om de intrinsieke kwaliteiten van de pleinruimtes maximaal te versterken of eventueel tijdelijk om te buigen tot een bijzondere andere benadering van de pleinruimte, introduceren we pleinscenografie in de werking van de Stad. Dit betekent dat we vanuit een breed perspectief en in een brede samenwerking goed, levendig en leefbaar gebruik van pleinen stimuleren en garanderen. Zo behouden we het evenwicht tussen de leefbaarheid van de omgeving en de aantrekkelijkheid van de publieke ruimte. Om dit te realiseren moet voor elk plein en park een pleinprofiel opgemaakt worden en moet een methode ontwikkeld worden om evenementen te toetsen aan die profielen om zo na te gaan of het voorgestelde plein of park geschikt is voor het evenement en of er misschien een ander plein of park beter geschikt zou zijn.

### **Wijkparken, woongroen en groenassen**

Wijkparken en woongroen zijn belangrijke schakels binnen het stedelijk netwerk van publieke ruimte. Ze zijn op een veilige en aangename manier bereikbaar en zoveel mogelijk met elkaar verbonden. De inrichting ervan gebeurt volgens de principes van harmonisch park- en groenbeheer.

De groenassen rijgen verschillende publieke (groene) ruimtes als een kralensnoer aaneen.

*Zie ook deel III hoofdstuk 2.1*

### **Tijdelijke (publieke) ruimte en 'witruimte'**

De stad heeft (tijdelijke) plekken nodig waar ruimte is voor initiatieven van inwoners en ondernemers. Deze ruimtes kunnen een verschillende invulling krijgen: groen, recreatie- en ontmoetingsplekken, broedplaatsen voor creativiteit... Ruimtes en terreinen die langdurig leegstaan, spelen hier een belangrijke rol en moeten een troef zijn die de eigenheid van een wijk versterkt in plaats van een blinde vlek binnen die wijk te vormen. Pop-up-concepten creëren dynamiek; dergelijke initiatieven moeten we aanmoedigen binnen de draagkracht van een plek en de omgeving.

We houden geen bewust 'wit gelaten plekken' over.

### **Leefstraten**

Het leefstraatproject is een cocreatietraject tussen burgers, bedrijfsleven en overheid. Het experimenteert met een autoluwe inrichting van de straat, waardoor er meer ruimte vrijkomt voor groen, ontmoeting en samenzijn. De ervaringen met de leefstraten zetten we in bij het uitwerken van beleidskaders (voor bijvoorbeeld het inrichten van straten en buurtparkeren) en heel concreet bij het herinrichten van straten (om zo bijvoorbeeld meer in te spelen op wensen van kinderen en jongeren).

We faciliteren dit soort experimenten waarbij de publieke ruimte anders wordt gebruikt. We onderzoeken in functie daarvan onder meer de mogelijkheden van straatmeubilair dat tijdelijk wordt ingezet.

### **(Semi-)private ruimtes die publiek toegankelijk zijn**

Ook private projecten dragen bij aan bijkomende publieke ruimte en vernieuwing van bestaande, en ze versterken het netwerk. We onderhandelen over de openstelling van grootschalige (private) complexen en campussen of maken ze minstens doorwaadbaar. Ook kleinere ruimtes (binnengebieden, speelplaatsen...) vormen vaak een belangrijke schakel in het netwerk van publieke ruimte.

### **Portalen van de groenpolen**

In elke groenpool brengen we 'onthaalzones' of portalen aan. Ze vormen ontmoetingsplekken aan de rand van de stad. Elk van deze portalen heeft een eigen profiel en eigen mogelijkheden voor recreatie, educatie, cultuur, stadsgerichte landbouw, speelruimte en activiteiten op stadsniveau.

## Instrumenten

Proces: een gedegen (her)aanleg van een straat, een plein of een volledige buurt begint met een goede opdrachtomschrijving en een degelijk stedenbouwkundig ontwerp. We vertrekken steeds van een goed omschreven programma van eisen en vertalen dat in een kwaliteitsvol stedenbouwkundig ontwerp. We organiseren ons hier intern op.

Bij dit proces hanteren we verschillende handleidingen en methodieken, onder andere:

- ontwerpend onderzoek
- IPOD: om meer samenhang te brengen in de inrichting van de publieke ruimte, hebben we het Integraal Plan Publieke ruimte (kortweg IPOD) ontwikkeld. Het vormt een algemene visie van de Stad op de inrichting van de publieke ruimte (materiaalgebruik, dimensies en afmetingen, straatmeubilair, tijdelijke objecten en richtlijnen in functie van klimaatadaptatie). De richtlijnen voor de publieke ruimte in Gent zijn een handleiding voor elke ontwerper en elk ontwerp voor publieke ruimte in Gent. IPOD wordt uitgebreid met een deel 4 waarin richtlijnen worden meegegeven over de visie van de Stad op leefbaarheid. Samen met geluid, lucht en spel wordt een hoofdstuk gewijd aan klimaatadaptatie, onder de noemer 'leefbare stad'. Deze richtlijnen moeten de ontwerpers informeren en naar klimaatrobuuste ontwerpen voor het publieke ruimte sturen.
- ruimtelijke insteek bij het evenementenbeleid van de Stad (pleinscenografie en pleinprofilering)
- opmaak beheerplannen

**Acties:** We lijsten aan het begin van elke legislatuur op welke groene, grijze en blauwe publieke ruimtes we willen (her)aanleggen:

- deelprojecten binnen stadsvernieuwingprojecten (zoals Heilig Hartplein in Sint-Amandsberg, Rerum Novarumplein in Nieuw-Gent en Redersplein in Muide-Meulestede);
- concrete uitvoering van publieke ruimtes binnen lopende en nieuwe strategische projecten (zoals Koningin Maria Hendrikaplein en Koningin Mathildeplein binnen project Gent Sint-Pieters);
- pleinen die een heraanleg vragen ten behoeve van een ander gebruik van de publieke ruimte (bijvoorbeeld minder autogericht) of nieuwe ontwikkelingen betreffende die publieke ruimte (zoals Woodrow Wilsonplein<sup>20</sup>, Koophandelsplein en de Sint-Pietersnieuwsstraat<sup>21</sup>);
- straten en pleinen die omwille van structureel overleg in beeld komen<sup>22</sup>;
- onverwachte kansen.

<sup>20</sup> Het ontwerp en de heraanleg van het Zuidplein loopt parallel met de clustering van de stadsdiensten aan het Zuid. Met een sterk masterplan willen we van deze locatie een aantrekkelijke (groenere en minder stenige) plek voor medewerkers en bezoekers van het stadskantoor maken.

<sup>21</sup> De Sint-Pietersnieuwsstraat wordt een verkeersluwe as in de studentenbuurt; we koppelen de herinrichting ook aan de visievorming op de Scheldekaai achter de UGent langs de Muinschelde, als onderdeel van de groenas tussen de Krook en de Kantienberg en verder naar de Stropkaai.

<sup>22</sup> Op basis van het Wegeninventarissysteem (WIS). In het WIS is het volledige openbaar domein binnen het Gentse grondgebied in kaart gebracht. De kaart bestaat uit verschillende lagen: typologie, bestemming, materiaalgebruik en kwaliteit. Het WIS bevat dus een pak ruimtelijke gegevens van pleinen en parken.



Damberd  
Café

19



## 2. Knooppunten in het netwerk

### 2.1. Ruimtelijke knooppunten

Op de plekken van interactie en uitwisseling tussen de verschillende ruimtelijke netwerken ontstaan **ruimtelijke knooppunten**. Dit zijn interessante plekken in de stad met talrijke, vaak onderbenutte potenties, zowel ruimtelijk als functioneel:

- het zijn ontmoetingsplekken die bijdragen tot sociale cohesie en menselijk contact;
- het zijn herkenningspunten die de leesbaarheid van de stad verhogen;
- het zijn plekken waar mensen een aantal functies en voorzieningen geclusterd vinden die bijdragen tot het principe van nabijheid<sup>23</sup> en tot de levensloopbestendigheid van de wijk;
- het zijn goed bereikbare plekken die een duurzaam verplaatsingsgedrag ondersteunen.

Een knooppunt moet al deze bovenstaande potenties in zich dragen, alleen zo is er sprake van een knooppunt. Een plek in de stad waar er bijvoorbeeld één supermarkt en één halte van openbaar vervoer samenvallen, kan niet per definitie beschouwd worden als een knooppunt: daar zijn meer aspecten voor nodig. Zo moet er bijvoorbeeld een meer fijnmazig netwerk zijn, moet de bushalte een frequente tramlijn of buslijn bedienen, moet er een cluster van voorzieningen zijn, óf moet de potentie bestaan om dit in de toekomst uit te bouwen.

Die knooppunten hebben elk een verschillende schaal en dynamiek en kunnen heel diverse invullingen hebben of krijgen: publieke ruimtes aan het water, P+R, knopen van openbaar vervoer, pleinen en parken, voorzieningencusters... Dit vraagt om een gedifferentieerd beleid, zodat we de mogelijkheden van elk ruimtelijk knooppunt optimaal benutten, zonder dat de leefbaarheid van de plek en de omgeving in het gedrang komt.

#### Algemene principes

##### ***Knooppunten zijn ingebed in een ruimer geheel***

De knooppunten maken onderdeel uit van de hele visie van Ruimte voor Gent: knooppunten zijn punten, zones, lijnen in het Gentse stadsweefsel die zich onderscheiden van het 'gewone' weefsel door hun specifieke eigenschappen. Het 'gewone' stadsweefsel kent een eigen evolutie, afhankelijk van de deelruimte waarin het zich bevindt. Voor dit weefsel gelden de principes zoals die hieronder omschreven zijn in hoofdstuk 4.1.2 (gebiedsgerichte aanpak).

De knooppunten zijn centrumplekken in dit weefsel: de locatie van een knooppunt kan in sommige gevallen heel duidelijk als punt aangeduid worden (bijvoorbeeld een station), maar kan ook een zone zijn die zich uitstrekt over een aantal straten (bijvoorbeeld site KOBRA), of eerder aanvoelen als een lint (bijvoorbeeld Brusselsesteenweg). Sommige knooppunten kunnen duidelijk als contour afgebakend worden, andere zijn qua grootte of omvang moeilijker te begrenzen: knooppunten kunnen gescheiden zijn van het gewone weefsel door harde barrières zoals een water-, auto- of spoorweg, maar ze kunnen ook op een zachte, onopvallende manier overgaan in het omringende weefsel. Zo heeft bijvoorbeeld The Loop een zeer duidelijk afgebakende contour door de verschillende wegen eromheen, terwijl de stationsomgeving dan weer een grotere invloedssfeer heeft en moeilijker te begrenzen valt. Een begrenzing is dan ook niet altijd nodig, maar het is duidelijk dat er minder ontwikkelingskansen zijn naarmate je verder van een knooppunt verwijderd bent. De wandelafstand is de doorslaggevende factor om de reikwijdte van een knoop te bepalen. Aanvaardbaar is een afstand die je aflegt in een zevental minuten, wat neerkomt op ongeveer 400 meter.

##### ***Knooppunten hebben een bepaalde schaal***

Knooppunten worden toegewezen aan een bepaalde schaal: stadsregionaal, stedelijk, op wijkniveau of op een kleine korrel. Afhankelijk van de schaal kunnen knooppunten lokale, stedelijke of stadsregionale functies verdragen. De invloedssfeer van een knooppunt hangt af van de schaal waarop het functioneert: hoe hoger die schaal, hoe groter de omliggende zone die mee tot het knooppunt wordt gerekend. Het is belangrijk om aan elk knooppunt de juiste schaal toe te kennen, zodat de functies die er komen ook afgestemd zijn op de netwerken die er liggen, of omgekeerd: zodat de netwerken die er moeten komen, rekening houden met de schaal van het knooppunt. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk dat er op de Ghelamco-site en The Loop een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer en fietsinfrastructuur komt, zodat de autoafhankelijkheid er afneemt ten voordele van een duurzamer verkeersstroom.

<sup>23</sup> De verdichtingsknooppunten bieden onder andere ruimte voor de buurtwinkels van de toekomst: afhaalpunten voor handenvrij en online shoppen kunnen er perfect geïntegreerd worden. Op deze manier kunnen we een antwoord bieden op de lokale voorzieningen nood van de bewoners, maar ook een oplossing aanreiken voor de voorzieningen nood van de werknemer in de centrumlocatie. Afhaalboxen kunnen een perfecte oplossing zijn om boodschappen van het centrum af te zetten in de rand. Het efficiënter inzetten van de verschillende afhaalpunten biedt kansen om de bijhorende logistieke stromen te optimaliseren.



**Knooppunten bevinden zich in of op de grens van één of meer deelruimtes.**

Gent wordt opgedeeld in vier deelruimtes: binnenstad, kernstad, groeistad en buitengebied. Knooppunten kunnen ofwel geheel in één deelruimte liggen of op de grens van twee deelruimten. Afhankelijk van deze ligging kan een knooppunt net meer of minder verdragen. De twee stationsomgevingen liggen net op de rand van de binnenstad en de kernstad en zullen – naar gelang van de richting waarin ontwikkeld wordt – andere randvoorwaarden stellen.

**De opbouw van knooppunten vraagt tijd.**

Vele knooppunten zijn momenteel al duidelijk een knooppunt, doordat ze op een kruising van verschillende netwerken liggen en al opgeladen zijn met een verscheidenheid aan (boven)lokale functies. Dit is bijvoorbeeld het geval voor verschillende stadsregionale of stedelijke knooppunten.

Aan andere plekken in de stad is nu al te merken dat ze knooppuntpotentie in zich dragen: misschien is er al een kruispunt van netwerken, maar blijft de verscheidenheid aan functies nog achterwege (bijvoorbeeld station Wondelgem), of net omgekeerd: het knooppunt kent al een cluster van voorzieningen, maar het netwerk is er nog niet optimaal (bijvoorbeeld de ACEC-site). Zulke plekken kunnen tot sterke ruimtelijke knooppunten uitgroeien. Ze kunnen in de loop van de tijd zelfs overspringen naar een ander schaalniveau (afhankelijk van de eventuele verdere ontwikkeling van netwerken).

Daarnaast vallen bepaalde plekken misschien nu nog niet op als knooppunt, maar kunnen ze die potentie in de tijd wel opnemen. Doorgaans zijn dit de knooppunten van een lagere orde (wijk of kleine korrel): door een onduidelijke structuur of de beperkte aanwezigheid van lokale voorzieningen komen ze nog niet in het vizier, al dragen ze wel de potentie uit te groeien tot een wijkknooppunt of een korrelknooppunt. Ze zullen gaandeweg gedetecteerd worden, meestal van onderuit via bewonersparticipatie. In dezen is de ontwikkeling van een methodiek om zo'n knooppunt te bepalen belangrijker dan de selectie van het knooppunt an sich. We moeten er steeds een ruimtelijke afweging voor maken waarbij we rekening houden met bestaande plannen en planprocessen. Voor elke potentiële knoop is een gebiedsspecifieke analyse nodig: Waardoor heeft een plek knooppuntwaarde? Hoe groot is de invloed? Wat is de draagkracht? Waar zijn er missing links?

**Knooppunten hebben voorzieningen nodig.**

De aanwezigheid of het stimuleren van voorzieningen op en rond de knopen is een belangrijke voorwaarde om de ruimtelijke ambities te realiseren. Een meer structurele monitoring van deze voorzieningen op wijk-

buurtniveau is noodzakelijk om de afweging voor de verschillende ruimtevragen professioneel uit te voeren. We werken daarom een Geoloket Gentse wijken uit (monitoring en kwantitatieve tekortenanalyse op wijkniveau). Deze geeft een orde-grootte van tekorten weer betreffende lokale publieke woonondersteunende voorzieningen op basis van de loopafstanden en draagkracht en maakt abstractie van ruimtelijke kwaliteit, gebruik en beeld. De resultaten geven we als programmasuggesties bij grotere projecten mee. Tegelijk moet goede monitoring ons ook helpen de weerslag van vele kleine ruimtelijke projecten op de behoefte aan (gemeenschaps) voorzieningen in beeld te brengen.

**Knooppunten zijn interessante plekken voor collectieve energiesystemen.**

De mogelijkheden van een collectief (hernieuwbaar) energieconcept zijn afhankelijk van een aantal zaken. Welke mix van functies bestaat er? Hoeveel energie wordt er verbruikt of zal er verbruikt worden? Hoe dicht is de bestaande of nieuwe bebouwing? Is de bodem goed bereikbaarheid? Welke oriëntatie heeft het dakoppervlak en is die beschikbaar? Is er al energie-infrastructuur aanwezig, zoals afvalwarmte of een warmtenet? De afweging gebeurt altijd bij de conceptvorming van een project. Een energieconcept kan immers een ruimtelijke impact hebben op de vorm en de inplanting van de gebouwen en op het groen en de plaatsing van bomen.

Een energiestudie zal uitmaken welk concept voor een knooppunt opportuun is of niet.

Voor een bepaald gebied kan aangegeven worden waar er al dan niet opportuniteiten zitten voor bodemenergie, stadsverwarming, energie uit water, afvalwarmte, enzovoort.

**Verskillende deelruimtes**

Knooppunten maken onlosmakelijk deel uit van de stad en interageren met het omliggende weefsel. Ze zijn gelegen in volgende vier deelruimtes: binnenstad (historisch centrum en Kunstenkwartier), kernstad (19de-eeuwse wijken), groeistad (20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken) en buitengebied. Elke deelruimte heeft zijn specifieke eigenschappen (zie hieronder hoofdstuk 2.2), waardoor eenzelfde knooppunt anders kan en zal worden uitgebouwd, afhankelijk van de deelruimte waartoe het behoort. Zo heeft een wijkknooppunt in de kernstad andere karakteristieken dan een wijkknooppunt in het buitengebied.

## Verschillende schalen

Knooppunten worden toegewezen aan een bepaalde schaal. We onderscheiden er vier:

**Stadsregionaal knooppunt:** Een stadsregionaal knooppunt onderscheidt zich van andere knooppunten door de stadsregionale schaal van het mobiliteitsnetwerk en de bovenstedelijke functies die er zich bevinden (bijvoorbeeld P+R met klemtoon op economische functies). Het wordt gebruikt door inwoners van Gent, maar ook, en dikwijls, in even grote mate door mensen die op een grote(re) afstand van Gent wonen.

- Stadsregionale knooppunten in de binnenstad: site KOBRA, site Zuid
- Stadsregionale knooppunten in de kernstad: Station Gent Sint-Pieters, Station Gent Dampoort
- Stadsregionale knooppunten in de groeistad: de Ghelamco-site, The Loop
- Stadsregionale knooppunten in het buitengebied: geen

**Stedelijk knooppunt:** Een stedelijk knooppunt is een plek met een sterk ontwikkeld mobiliteitsnetwerk (overstapzone van auto naar fiets of tramlijn met frequente verbinding naar het centrum of concentrisch) en/of bovenlokale stedelijke voorzieningen (scholen, winkels, kantoren) aangevuld met wonen. Alle Gentenaars maken gebruik van deze plek, maar ook niet-Gentenaars komen er vanwege de functies die er zijn, of vanwege het aanwezige mobiliteitsnetwerk.

- Stedelijke knooppunten in de binnenstad: de Gentse binnenstad (historisch centrum en Kunstenkwartier) waarbinnen differentiatie (gradiënt) bestaat. We zorgen er enerzijds voor dat in elke wijk in de binnenstad lokale voorzieningen voorkomen en dat die waar mogelijk worden geclusterd. Anderzijds vraagt de binnenstad ook om een aantal rustigere, stille plekken met minder dynamiek. Verder in hoofdstuk 4.1.2.1 *Verwevingsstrategie voor de binnenstad* gaan we hier dieper op in; in de ontwerpfasen wordt de visie verder verfijnd en gedifferentieerd.
- Stedelijke knooppunten in de kernstad: de ACEC-site, de Keizerspoort, de kruising Drongensesteenweg - Rooigemlaan R40, de kruising R40 ter hoogte van Jan Palfijn
- Stedelijke knooppunten in de groeistad: de kruising Kortrijksesteenweg met Voskenslaan (De Sterre), de kruising Antwerpsesteenweg met Rozebroeken (potentie), de kruising E17 met Brusselsesteenweg (potentie), de kruising R4 - Evergemsesteenweg (potentie)
- Stedelijke knooppunten in het buitengebied: geen

**Wijkknooppunt:** een knooppunt op wijkniveau situeert zich op een plek met vrij goed uitgebouwd openbaar vervoer en voorzieningen op wijkniveau. Deze voorzieningen worden ook vooral door de wijk zelf gebruikt. Het openbaar vervoer wordt gebruikt om dit knooppunt te bereiken vanaf de woning, of om vanaf dit knooppunt naar het centrum van de stad te gaan of via een concentrische lijn naar een andere wijk. Veilige fietsinfrastructuur is hier even belangrijk. Deze knooppunten vallen doorgaans samen met de oude kernen van de verschillende wijken: daar zitten voorzieningen die vooral door de wijk zelf gebruikt worden (open huis, grotere buurtsuper, kerk, café, bibliotheek, gemeenschapshuis...). In de groeistad kunnen nieuwe wijkknooppunten ontwikkeld worden.

- Wijkknooppunten in de binnenstad: in beginsel geen maar differentiatie (gradiënt) is aanwezig
- Wijkknooppunten in de kernstad: Ledebergplein (Ledeberg), Gentbruggeplein (oud Gentbrugge), Heilig-Hartplein (oud Sint-Amandsberg), Kruising Antwerpsesteenweg - Visitatiestraat (Sint-Amandsberg), Edmond Van Beverenplein (Bloemekenswijk), Wondelgemstraat - Rabotplein (Rabotwijk), Emilius Seghersplein (Brugse Poort)
- Voorbeelden van wijkknooppunten in de groeistad (verder onderzoek moet uitwijzen of er nog meer gedetecteerd kunnen worden): Dorpstraat (Zwijnaarde), Gemeentepark (Sint-Denijs-Westrem), Mariakerkeplein (Mariakerke), Botestraat - Evergemsesteenweg (Wondelgem), Oostakkerdorp (Oostakker), Zwijnaardsesteenweg ter hoogte van Nieuw Gent
- Wijkknooppunten in het buitengebied: Drongenplein (Drongen)

**Korrelknooppunt:** Deze knooppunten bevinden zich vooral in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken. Dit zijn de kleinere plekken in een wijk waar de onmiddellijke bewoners baat bij hebben (buurtniveau). Dit zijn kleinere winkels die op wandelafstand van de omliggende woningen liggen, zoals een cluster van een bakker, slager, bankkantoor en café.

- Korrelknooppunten in de binnenstad: in beginsel geen maar differentiatie (gradiënt) is aanwezig
- Korrelknooppunten in de kernstad: in beginsel geen maar differentiatie (gradiënt) is aanwezig
- Voorbeelden van korrelknooppunten in de groeistad (verder onderzoek moet uitwijzen of er nog meer gedetecteerd kunnen worden): Westveld (Sint-Amandsberg), Bruiloftstraat - Emile Verhaerenlaan (Gentbrugge), Kollebloemstraat (Wondelgem)
- Voorbeelden van korrelknooppunten in het buitengebied (verder onderzoek moet uitwijzen of er nog meer gedetecteerd kunnen worden): Sint-Kruis-Winkel (kanaalzone), Desteldonk (kanaalzone), Luchteren (Drongen)

Nog niet alle knooppunten zijn gedetecteerd. Vooral voor de groeistad zijn er nog witte vlekken waar via volgende



**methodiek** structuur aangebracht kan worden, zodat knooppunten naar boven kunnen komen in de verschillende wijken:<sup>24</sup>

- Stap 1: de openbaarvervoersassen en -haltes in kaart brengen, met een onderscheid in mate van (potentiële) frequentie.
- Stap 2: het centrumweefsel bovenhalen in een wijk door de verschillende voorzieningen aan te duiden (supermarkt, school, wijkgezondheidscentrum, bakker, krantenwinkel, restaurant...).
- Stap 3a: bestaande en potentiële groenstructuren van de wijk in kaart brengen: parken, waterlopen, groenassen, grotere private groengehelen...
- Stap 3b: de kleinere groene gebiedjes aanduiden: bijvoorbeeld een groen pleintje in een doodlopend straatje, straten met bomen of een klein petanqueveldje met een paar struiken.
- Stap 4: superpositie van de voorgaande lagen: op deze manier manifesteert zich al een zekere structuur binnen een bepaalde wijk die kan dienen als basis voor verdere uitwerking.
- Stap 5: strategieën uitwerken voor de verschillende deelgebieden: het gewone weefsel zonder speciale kenmerken, de plekken waar verschillende netwerken boven op elkaar voorkomen (bestaand knooppunt of potentieel knooppunt), de corridors die de verschillende knooppunten met elkaar verbinden.

Op basis van bovenstaande methodiek kan onderzocht worden welke knooppunten op welk schaalniveau kunnen functioneren of wat er nog ontbreekt om te kunnen functioneren (bijvoorbeeld voorzieningen, een as voor langzaam verkeer, voldoende woonverdichting om op die manier ook een economische ontwikkeling rendabeler te maken).

Tijdens de ontwerpfase maken we een kaart op met een overzicht van minstens de ruimtelijke knooppunten van stadsregionale en stedelijke schaal.



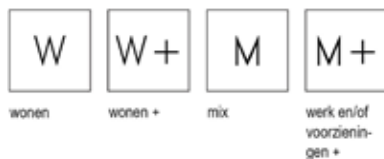
<sup>24</sup> Onderstaande methodiek is gebaseerd op onderzoek dat in het kader van Ruimte voor Gent werd gevoerd in functie van het zoeken naar verdichtingsstrategieën voor de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken.

## Verschillende rollen

Binnen dit kader van zowel schaal als deelruimtes doet de matrix uitspraak omtrent de rol die het knooppunt moet opnemen per schaalniveau en binnen de specifieke deelruimte. Hierbij onderscheiden we vier rollen: (1) het overwegend programma, (2) de dichtheid van bebouwing, (3) de rol en omvang van de publieke ruimte en (4) de visuele ruimtelijke werking die het knooppunt moet bezitten.

De verschillende rollen worden hieronder verduidelijkt:

### Programma



De knooppunten zijn de plekken bij uitstek om verschillende functies te verweven. We onderscheiden vier categorieën:



#### **W (overwegend wonen met beperkte aanvullende andere functies)**

In dit knooppunt primeert de functie wonen. Ze kan aangevuld worden met een aantal kleinschalige functies die woonondersteunend zijn: kinderopvanglocaties, bakker, kruidenier, buurtparkje, bankantoor, ophaalpunt voor biogroenten of wasgoed

*Typische plek: korrelknooppunt groeistad (bijvoorbeeld Westveld)*



#### **W+ (wonen met een substantiële aanvulling van werken)**

In dit knooppunt ligt de nadruk op wonen, maar zijn wijkvoorzieningen zeer zeker ook aanwezig: lagere school, kleine bedrijvigheid, kantoortjes, wijkgezondheidscentrum...

*Typische plek: wijkknooppunt kernstad (bijvoorbeeld Ledebergplein)*



#### **M (optimale mix)**

In dit knooppunt is er een evenwicht tussen wonen, werken en recreëren.

*Typische plek: stedelijk knooppunt binnenstad (bijvoorbeeld hele binnenstad buiten de stadsregionale knooppunten)*

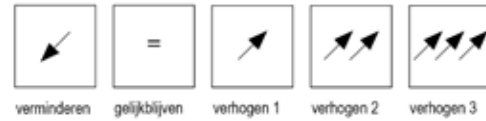


#### **M+ (een mix met klemtoon op werk of voorzieningen)**

In dit knooppunt ligt de klemtoon op werk en voorzieningen, aangevuld met wonen.

*Typische plek: stadsregionale knooppunten (bijvoorbeeld site Zuid)*

## Densiteit



In welke mate kan een ruimtelijk knooppunt een verdichtingsslag in bruto-vloeroppervlakte (en daaruit voortvloeiend mobiliteitsaantrek) verdragen?

We maken onderscheid tussen:



#### **verminderen in dichtheid**

De draagkracht is overschreden en er moet verluchting en ontpitting komen. Dit doet zich vooral voor buiten de knooppunten, in het dense weefsel van de kernstad.



#### **dichtheid behouden**

In dit geval wordt een evenwicht gezocht tussen verdichten, verluchten en ontpitten. Dit kan betekenen dat bijvoorbeeld randen van bouwblokken een hogere dichtheid krijgen om de binnengebieden open te maken en meer ruimte te geven aan groene ruimte en publiek ruimte.

*Typische plek: wijkknooppunt kernstad (bijvoorbeeld Edmond Van Beverenplein, Bloemekenswijk)*



#### **licht verhogen**

De dichtheid kan licht opgevoerd worden. Dit kan zowel volumematisch zijn als naar functie.

*Typische plek: stedelijk knooppunt kernstad (bijvoorbeeld knooppunt Drongensesteenweg - R40)*



#### **substantieel verhogen**

De dichtheid in dit knooppunt kan substantieel omhoog: een extra pakket volume en functies is aanvaardbaar.

*Typische plek: wijkknooppunt groeistad (bijvoorbeeld Wondelgem centrum)*



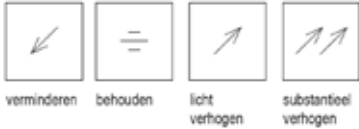
#### **drastisch verhogen**

Dit betekent dat de plek een zeer hoge verdichting kan krijgen, zowel naar functies als naar omvang.

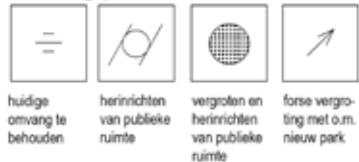
*Typische plek: stadsregionaal knooppunt kernstad (bijvoorbeeld station Gent Sint-Pieters)*

## Rol en omvang van de publieke ruimte

### gebruiksdichtheid publieke ruimte



### omvang publieke ruimte



De knooppunten zijn behalve potentiële verdichtings- en verwevingsgebieden ook plekken waar we het ontmoeten en het verblijven stimuleren. De publieke ruimte is dus extra belangrijk. Net zoals bij het verdichten en verweven differentiëren we afhankelijk van de plek, schaal en rol, en wel op twee dimensies: naar de gebruiksdichtheid van die publieke ruimte en naar haar omvang.

De **gebruiksdichtheid** van de publieke ruimte duidt aan hoe intensief de publieke ruimte gebruikt wordt. Een plein kan verschillende functies opnemen: hoe meer functies, hoe hoger de gebruiksdichtheid. Het Sint-Pietersplein heeft bijvoorbeeld een heel hoge gebruiksdichtheid door de verschillende evenementen die er plaatsvinden, terwijl het Redersplein op Meulestede enkel een zaterdagmarkt heeft en daardoor een lage gebruiksdichtheid heeft.

Voor de gebruiksdichtheid onderscheiden we:



#### gebruiksdichtheid verminderen

De gebruiksdichtheid overschrijdt de draagkracht van de omgeving.



#### gebruiksdichtheid behouden

De gebruiksdichtheid komt overeen met wat de omgeving vraagt en blijft behouden.  
*Typische plek: wijkknooppunt buitengebied (bijvoorbeeld Drongenplein, Drongen)*



#### licht verhogen

De gebruiksdichtheid van de publieke ruimte kan op sommige plekken wat verhogen om meer betekenis te geven aan de plek.  
*Typische plek: stedelijk knooppunt groeistad (bijvoorbeeld kruising R4 - Wondelgem - tramlijn)*



#### substantieel verhogen met een ruime aantrekkingskracht

De publieke ruimte die er vandaag is wordt nog te weinig gebruikt. De gebruiksdichtheid moet opgetrokken worden naar een hoger niveau.  
*Typische plek: stadsregionaal knooppunt groeistad (bijvoorbeeld Ghelamco-site)*

De **omvang** van de publieke ruimte is logischerwijs de grootte van de publieke ruimte. We doen een uitspraak over hoe die kan of moet evolueren in de toekomst. Voor de omvang van de publieke ruimte in een knooppunt onderscheiden we:



#### huidige omvang behouden

De huidige omvang van de publieke ruimte is in relatie tot de omgeving. Hij kan behouden worden. Of het is weinig realistisch dat hij vergroot kan worden, gelet op de specifieke ligging.



#### (her)inrichten tot een degelijk plein

De omvang van de publieke ruimte is groot genoeg in relatie tot de omgeving, of kan gelet op de specifieke ligging niet groter worden. Wel is een herinrichting van de publieke ruimte van belang om de leesbaarheid en het gebruik te optimaliseren. Daarnaast kan het ook belangrijk zijn om een zeer druk plein, zoals beide stationspleinen, een duidelijker structuur te geven, zodat de verschillende verkeersstromen duidelijk weten hoe ze zich moeten verplaatsen op en over het plein.

*Typische plek: stadsregionaal knooppunt kernstad (bijvoorbeeld site Zuid, station Gent Sint-Pieters: Koningin Maria Hendrikaplein)*



#### vergroten (en herinrichten) van de publieke ruimte

De publieke ruimte moet om in evenwicht te zijn met haar omgeving of om als volwaardig knooppunt te kunnen functioneren zowel uitgebreid als heringericht worden.  
*Typische plek: stedelijk knooppunt kernstad (bijvoorbeeld Keizerspoort)*



#### forse vergroting met onder meer een nieuw park

Het knooppunt behoeft een forse vergroting van de publieke ruimte in de vorm van een plein of park.  
*Typische plek: Stedelijk knooppunt groeistad (bijvoorbeeld Brusselsesteenweg met E17)*

Al kan er variatie in zitten, in de regel omvatten al die publieke ruimten bomen en geïntegreerde plekken voor of met water.

### Groen karakter publieke en private ruimte



Naast de publieke ruimte dragen ook private ruimten bij aan het groene karakter van een knooppunt. Dit ondersteunt de leefkwaliteit ervan, ook wanneer dat groen niet publiek toegankelijk is. De gewenste evolutie van het groen in een knooppunt hangt uiteraard af van het belang en de schaal van dat knooppunt, de deelruimte waarin het zich bevindt en de omvang van het al aanwezige groen in en rondom het knooppunt. We maken onderscheid tussen vier perspectieven:



#### omvang behouden

De publieke en private ruimte hebben al een zeer groen karakter en worden hierin bevestigd.

*Typische plek: wijkknooppunt buitengebied (bijvoorbeeld Drongenplein, Drongen)*



#### licht vergroten

Op deze plekken wordt een lichte verhoging van het groen aangemoedigd. Dit kan door puntsgewijs hoogstammig groen, geveltuinten, daktuinen toe te voegen.

*Typische plek: wijkknooppunt kernstad (bijvoorbeeld Gentbruggeplein)*



#### fors vergroten

Het groen is momenteel ondermaats aanwezig. Er moet veel meer komen.

*Typische plek: korrelknooppunt groeistad (bijvoorbeeld Westveld)*

### Leesbaarheid / herkenbaarheid



Een laatste aspect dat is opgenomen in de matrix omvat de leesbaarheid, herkenbaarheid en uitstraling van de knoop. Enerzijds kan zich die uitstraling in de architecturale uitstraling van gebouwen, in het hoger bouwen, maar op een ander schaalniveau kan die beperkt blijven tot een klein brugje of een opvallende solitaire boom. Zoiets kan een belangrijk baken zijn in de directe omgeving maar op stedelijk niveau onopvallend blijven. Vanzelfsprekend wordt de uitstraling belangrijker bij een hoger schaalniveau.

We onderscheiden hiervoor:



#### onopvallend

De herkenbaarheid van de site is er op kleine schaal, maar er hoeft geen expliciete uitstraling te zijn.

*Typische plek: wijkknooppunt buitengebied (bijvoorbeeld Drongenplein), korrelknooppunten*



#### substantiële meerwaarde qua herkenbaarheid

Het knooppunt is erbij gebaat dat de multifunctionaliteit van het gebied tot uiting komt in zijn uitstraling zodat de verhouding tot het omliggende weefsel duidelijk wordt gemaakt.

*Typische plek: wijkknooppunt kernstad (bijvoorbeeld Emilius Seghersplein, Brugse Poort)*



#### bovenlokale of hoge herkenbaarheid

De plek heeft behoefte aan herkenbaarheid door zijn architecturale uitstraling.

*Typische plek: stedelijke knooppunten kernstad (bijvoorbeeld Keizerspoort, ACEC)*



#### uitstraling en baken op stedelijk niveau

Het is belangrijk dat dit knooppunt aanvoelt als een plek met een hoge uitstraling naar de omgeving en een baken is in het weefsel.

*Typische plek: stadsregionale knooppunten binnenstad en kernstad (bijvoorbeeld Station Gent Sint-Pieters)*



## 2.2. Ontwikkelingsmatrix knooppunten

We maken een onderscheid tussen verschillende types knopen: bepaalde knooppunten in het netwerk verdragen en vervullen meer dan een lokale functie. Sommige functioneren op een regionale schaal, terwijl andere belangrijk zijn voor de oriëntatie binnen een woonwijk. Elke ruimtelijke knoop vraagt om een eigen behandeling en strategie. In het streven naar de juiste ontwikkeling op de juiste plek, in harmonie met de buurt en conform de rol binnen het stedelijk functioneren bevat Ruimte voor Gent een ontwikkelingsmatrix. Deze doet uitspraken op basis van de schaal waarbinnen het knooppunt moet functioneren en de situering van het ruimtelijk knooppunt binnen de stad (en daaraan gelinkt de morfologie van de omgeving).

Uiteraard zet deze tabel enkel vrij generieke principes uit. Die vragen voor elke plek nog een gebiedsspecifieke vertaling die rekening houdt met de eigenschappen en de draagkracht ter plaatse.

Bij de specifieke uitwerking van deze matrix blijven **een aantal velden 'leeg'**:

- In de binnenstad (historisch centrum en Kunstenkwartier) detecteren we geen wijkknooppunten of korrel-

knooppunten. Deze binnenstad heeft een zo fijnmazig netwerk dat het geheel beschouwd kan worden als één grote stedelijke knoop (met uitzondering van de aangeduide stadsregionale knooppunten). De verwevingsstrategie voor dit specifieke gebied is terug te vinden onder hoofdstuk 4.1.2 van dit deel.

- In de kernstad detecteren we geen korrelknooppunten: de kernstad is qua oppervlakte niet zo groot, en elke wijk oriënteert zich er vooral naar zijn centrum (wijkknooppunt). Voor de 'rest' van het weefsel in de kernstad is het vooral belangrijk dat daar geen bijkomende knopen worden aangeduid, omdat daar vooral ontpitting en verluchting belangrijk is (zie hoofdstuk 4.1.2). Bijkomende knopen aanduiden zou een verkeerd signaal geven en de indruk wekken dat er nog verdicht kan worden.
- In het buitengebied zijn geen knooppunten van stadsregionaal of stedelijk niveau aangeduid. Dit vloeit voort uit de ruimtelijke beleidsvisie dat stedelijke en stadsregionale voorzieningen telkens in stedelijk gebied aangebracht moeten worden. Knooppunten van een dergelijke schaal aanbrengen in het buitengebied zou functies aantrekken die niet passend zijn voor een buitengebied. Verdere verdichting is daar ook niet wenselijk, tenzij op wijkniveau (centrum Drongen) of op korrelniveau (kanaaldorpen).

	STADSREGIONAAL KNOOPPUNT	STEDELIJK KNOOPPUNT	WIJKKNOOPPUNT	KORRELKNOOPPUNT
BINNESTAD	hoofd focus: functioneel evenwicht			
	M+ [diagram icons]	M [diagram icons]	[diagram icons]	[diagram icons]
KERNSTAD	hoofd focus: publieke ruimte			
	M+ [diagram icons]	M [diagram icons]	W+ [diagram icons]	[diagram icons]
GROEISTAD	hoofd focus: bereikbaarheid			
	M+ [diagram icons]	M [diagram icons]	M [diagram icons]	W [diagram icons]
BUITENGEBIED	hoofd focus: compactheid en groene waarde			
	[diagram icons]	[diagram icons]	W+ [diagram icons]	W [diagram icons]



## 2.3. Groenpolen

In elke groenpool komen er 'onthaalzones' of portalen. Hoewel de portalen van de groenpolen deels ook als knooppunten beschouwd kunnen worden, vermelden we ze expliciet afzonderlijk om verwarring te voorkomen. Deze portalen vormen ontmoetingsplekken aan de rand van de stad. Elk portaal heeft een eigen profiel en eigen mogelijkheden voor recreatie, educatie, cultuur, stadsgerichte landbouw, speelruimte en activiteiten op stadsniveau.

De portalen van de groenpolen zijn plekken die ingebed liggen en aantakken op de verschillende netwerken: de groenpolen moeten goed bereikbaar zijn te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met de auto. Het is belangrijk dat er een logische verbinding tot stand komt tussen de verschillende ruimtelijke knooppunten en deze portalen. Ze liggen vanzelfsprekend in het groeneruimtenetwerk en het waternetwerk. Zeker daar worden we ons van het ondergrondse netwerk ten volle bewust, en ze maken deel uit van het netwerk van publieke ruimte. Daarnaast hebben (de portalen van de) groenpolen een aantal eigenschappen van ruimtelijke knooppunten: het zijn goed bereikbare ontmoetingsplekken en herkenningpunten. Maar ze kunnen niet aangezien worden als dé plek waar functies en voorzieningen geclusterd bijdragen tot het principe van nabijheid en levensloopbestendigheid van de wijk. Bovendien willen we daar geen verhoging van programma of densiteit zoals bedoeld in de ruimtelijke knooppunten.







### 3. Netwerken en knooppunten sturen locatiekeuze voor specifieke functies

De ruimtelijke netwerken en in het bijzonder de knooppunten binnen die netwerken zijn plekken in de stad waar we dynamiek willen creëren, ook door ze functioneel op te laden. We creëren **microcentraliteit**: we bouwen voort aan (diverse) ruimtelijke knooppunten, bijzondere ontmoetingsplekken die we opladen met een voorzieningenaanbod, goede multimodale ontsluiting (knooppunten binnen openbaarvervoer- en fietsnetwerk), een aangename (groene) publieke ruimte.

Om de ruimtelijke visie en concepten uit deel II ook echt te realiseren is het belangrijk dat wordt nagedacht over de locatie van nieuwe functies; in het bijzonder de positionering binnen de netwerk- en knooppuntstructuur is cruciaal. In het voorgaande hoofdstuk 2.2 is een specifieke werkwijze voor die ruimtelijke knooppunten beschreven. Hierna is voor verschillende functies beschreven hoe ze op een doordachte manier een plek krijgen binnen de stad.

#### 3.1. Algemeen

Stedelijke functies realiseren we binnen de bestaande (en afgebakende) stedelijke ruimte. Herbestemming van een bestaand gebouw heeft de voorkeur boven nieuwbouw, vervangingsbouw boven nieuwbouw op een greenfield, op voorwaarde dat de functie past in het profiel/ de bestemming van het gebied of de wijk en dat het gebouw of het perceel geschikt is of geschikt te maken is voor de functie. Na afweging kan sloop en nieuwbouw bijvoorbeeld wel vanwege de energetische waarde of bouwfysische toestand van het bestaande gebouw. Ook ten behoeve van een betere functionaliteit (verweven en verdichten op de juiste plekken) is sloop soms verantwoord.

#### 3.2. Wonen

(Nieuwe) woonprojecten sluiten aan bij of zijn geïntegreerd in bestaande woonmilieus. Bij alle woonprojecten zetten we in op doorwaadbaarheid, verweving, voldoende groen en sociale mix. Ook een goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer is een voorwaarde. Bij grotere woonontwikkelingen of verschillende projecten in eenzelfde buurt versterken we het voorzieningenniveau en onderzoeken we de mogelijkheden van gemeenschappelijke energiesystemen.

We werken daarvoor een beleidsondersteunend 'Geologisch Gentse wijken' uit (monitoring en analyse van kwantitatieve **tekortanalyse** op wijkniveau). Bij woonprojecten moet voldoende woongroen (minstens voor de projectbewoners) worden ingecalculleerd.

Specifieke woningen voor ouderen en woonzorgcomplexen realiseren we nabij voorzieningen en ruimtelijke knooppunten. De principes hiervoor zijn uitgewerkt in het beleidskader 'Ruimte voor ouderen'.

De invloed van studentenhuysvesting op de woninghuurmarkt en op het evenwicht in bepaalde buurten is ook een belangrijk aspect. Studenten drukken een sterke stempel op de eigenheid van sommige buurten. Ook hiervoor is specifiek beleid noodzakelijk. Het studentenhuysvestingsbeleid van de Stad wil de overlast beperken door grotere en/of op maat gemaakte projecten voor studentenhuysvesting te stimuleren. We kiezen voor goed bereikbare plaatsen in de buurt van de verschillende campussen.

We vangen de groei op binnen de bestaande woongebieden en woonuitbreidingsgebieden. Hoewel de resterende woonuitbreidingsgebieden gelegen zijn in het buitengebied en nu nog bewerkt worden als landbouwgrond, is hier een harde planologische bestemming van toepassing die de bebouwing ervan mogelijk maakt. Door de planologische bestemming als woonuitbreidingsgebied uit te voeren kan de behoefte aan bijkomende (sociale) woningen opgevangen worden in nieuwe ontwikkelingen die maximaal in relatie staan tot de bestaande kernen van Baarle en Drongen dorp en kan tegelijk ruimte wordt gevrijwaard voor (ouderen)zorg en buurtgerichte voorzieningen. Voor elk van de drie woonuitbreidingsgebieden moet een masterplan opgemaakt worden dat leidt tot een geïntegreerd totaalontwerp, los van eigendomsstructuur. Deze masterplannen houden minimaal rekening met volgende randvoorwaarden:

- **WUG Baarledorp:** Een mix van ouderenzorg, buurtvoorzieningen (kinderdagverblijf) en verschillende private woningtypes wordt vooropgesteld. Hierbij is een gemeenschappelijk gebruik van voorzieningen (ontsluiting en publiek groen) noodzakelijk. De gronden ten noorden van het woonzorgcentrum Leiehome aan de Kloosterstraat worden maximaal gereserveerd voor de bouw van sociale woningen. De inrichting van deze zone zal afgestemd moeten worden op de herinrichting van het klaverblad van de E40.
- **WUG Noordhout:** Een maximale doorwaadbaarheid van het gebied staat voorop, waarbij minstens de Noordhoutstraat, de Baarleboslaan en de Schepenstraat via wandel- en fietspaden verbonden worden met de Gaverlandstraat. Het woonuitbreidingsgebied met een totale oppervlakte van zowat veertien hectare wordt maximaal ontwikkeld in functie van sociale woningen. Wel moet drie tot vijf hectare openruimtegebied gevrijwaard blijven voor een stadsgericht landbouwproject. Deze oppervlakte zal effectief als agrarisch gebied herbestemd worden ter compensatie van het agrarisch gebied dat verloren gaat ten gevolge van het thematisch RUP-groen.



- **WUG Bassebeek:** In dit woonuitbreidingsgebied wordt ruimte geboden voor de planologische ruil van het geplande cohousingproject aan de Mariakerksesteenweg en de omliggende percelen aan de R4 richting Leeuwenhof. Op die manier kan een grotere groenstructuur van 2,6 hectare aan de R4 gecreëerd worden. Deze zone wordt omgezet van woongebied naar groengebied. Ter compensatie van deze herbestemming kan 2,6 hectare van het woonuitbreidingsgebied Bassebeek aangesneden worden. De resterende 2,8 hectare wordt, in aansluiting met het aangrenzende agrarisch gebied, behouden voor landbouw. Deze oppervlakte wordt ook effectief herbestemd als agrarisch gebied, ter compensatie van het landbouwareaal dat verloren gaat ten gevolge van het thematisch RUP groen.

Bij alle woonprojecten zetten we in op doorwaadbaarheid, verweving, voldoende groen en sociale mix. Ook een goede bereikbaarheid met de fiets en openbaar vervoer is een vereiste. Bij grotere woonontwikkelingen of verschillende projecten in eenzelfde buurt versterken we ook het voorzieningenniveau. We werken daarvoor een beleidsondersteunend Geoloket Gentse wijken uit (monitoring en analyse van kwantitatieve tekortenanalyse op wijkniveau).

### 3.3. Werken

Bij ons locatiebeleid voor economische activiteiten spitsen we ons niet toe op een bepaalde economische activiteit zoals kantoren of KMO's. We sturen door het ruimtelijk functioneren van de activiteit te koppelen aan de eigenschappen van een locatie: het verweefbaarheidsprofiel (site) moet matchen met het verwevingsprofiel (activiteit). Verweving van functies is daarbij de regel, scheiding de uitzondering. We koppelen dit locatiebeleid aan de **vestigingsstoets**, een hanteerbaar en flexibel afwegingsinstrument dat verschillende parameters (ruimtelijk, mobiliteit, hinderaspecten, economisch, maatschappelijke meerwaarde...) in rekening brengt. Verweven atelier- en loodsruimtes zijn ideale locaties voor creatieve economie. Deze activiteiten zijn vaak een cross-over van economie, cultuur, kunsten en samenlevingsopbouw en ze trekken het niveau van de buurt op. We stimuleren en ondersteunen dergelijke creatieve broedplaatsen.

Werklocaties moeten zoveel mogelijk multimodaal bereikbaar zijn; de voorkeur gaat naar de fiets en het openbaar vervoer. Dit geldt zowel voor grote kantorencomplexen en bedrijventerreinen als voor kleinschalige ondernemingen die verweven zijn binnen het woonweefsel.

Beleidskaders zoals 'Kantoren in de binnenstad', 'bedrijventerrein van de toekomst' geven locatievoorwaarden voor specifieke werkactiviteiten aan.

We kiezen voor ruimteneutraliteit (wat betreft de bestemmingen) en vangen de economische groei op binnen de bestaande harde bestemmingen door die beter en intenser te gebruiken; we creëren per saldo geen bijkomende harde bestemmingen.

### 3.4. Detailhandel en horeca

Detailhandel stimuleren we in de binnenstad (historisch centrum en Kunstenkwartier) en daarbuiten gekoppeld aan alle ruimtelijke knooppunten. Dit volgt het nabijheidsprincipe. Ook binnen de kernwinkelgebieden versterken we horeca en detailhandel. Daarnaast is het van belang de leefkwaliteit van wijken te ondersteunen door ook daar, vooral in de ruimtelijke knooppunten, de ontwikkeling van degelijke horeca en detailhandel te stimuleren. De integratie in bijvoorbeeld stadsvernieuingsprojecten vraagt om onderzoek.

Voor de steenwegen waarvoor nog geen gebiedsspecifieke visie bestaat, ontwikkelen we er één. De bestaande visies voor de Kortrijkse-, Antwerpse- en Brusselsesteenweg blijven van kracht en er wordt doorgewerkt aan hun uitvoering.

Het hotelbeleid is erop gericht het aanbod te verbreden met nieuwe concepten. Het accent voor deze functies ligt in en rond het historisch centrum en het Kunstenkwartier.

We werken een handelsvestigingsbeleid uit op zowel visie-, plan- als vergunningenniveau, dat kadert in het Vlaams decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid (6 juli 2016). Zodra de visie uitgewerkt is, kan ze vastgelegd worden in een RUP of een stedenbouwkundige verordening door middel van een brede waaier aan mogelijkheden: kleinhandelszones, kernwinkelgebieden, winkelarme gebieden, handelsvestigingsconvenant, de creatie van vier categorieën van kleinhandelsactiviteiten en nieuwe regels inzake categoriewijziging. De socio-economische vergunning zal op 23 februari 2018 vervangen worden door de omgevingsvergunning voor kleinhandelsactiviteiten. Het Vlaams decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid beoogt een beleid met vier overkoepelende basisdoelstellingen:

- duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel creëren, met inbegrip van het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten;
- een toegankelijk aanbod voor consumenten waarborgen;
- de leefbaarheid in het stedelijk milieu waarborgen en versterken, met inbegrip van het versterken van kernwinkelgebieden;
- duurzame mobiliteit bewerkstelligen.

### 3.5. Culturele functies

Culturele voorzieningen moeten we op het juiste niveau en op de juiste, selectief bereikbare plek inplannen. Sommige functies overstijgen het wijkniveau en komen enkel op stadsniveau.

Bovenregionale en regionale podiumkunsten en musea bevinden zich bij voorkeur in het historisch centrum en het Kunstenkwartier. Andere, meer lokale culturele functies kunnen ook elders plaatsvinden. We creëren voldoende ruimte voor creatieve broedplaatsen (tijdelijke invullingen, atelierruimte). Culturele functies voor het wijk- en buurniveau worden bij voorkeur gevestigd nabij de *ruimtelijke knooppunten* en waar mogelijk aansluitend op een aangename publieke ruimte. Ze versterken de eigenheid van een plek en een buurt en specifiek de ruimtelijke knooppunten binnen die buurt. We onderzoeken hoe we op basis van de cultuurhistorische kennis die eigenheid in de stad van vandaag kunnen benutten en versterken. Voor bepaalde wijken is een sterk cultuurhuis een zeer efficiënte trekker voor ontwikkeling. We brengen de hiaten en tekorten in beeld en werken hieraan of spelen hier bij grotere projecten op in.

### 3.6. Toerisme

We waken erover dat het toerisme in Gent geleidelijk kan groeien, zodat het bestaande evenwicht tussen inwoners, studenten en bezoekers een troef blijft. We werken aan een verstandige en duurzame groei door het toerisme in tijd en ruimte te spreiden.

Wat ruimte betreft willen we toeristen kennis laten maken met sites buiten het historisch centrum, maar mét toeristisch potentieel. Zo krijgen ze letterlijk een grotere stad ter beschikking en spreiden de bezoekers zich nog meer over de hele stad. Dit gebeurt via twee sporen. Om te beginnen worden de toeristen in het historisch centrum naar minder bekende plekken en gebouwen geleid (bijvoorbeeld via de as Stadhuis-Dampoort en de culturas aan de Veldstraat en Hotel d'Hane-Steenhuysse). Daarnaast worden ze gestimuleerd om het Kunstenkwartier te ontdekken.

De binnenstad kunnen we indelen in twee kwartieren: het historisch centrum en het Kunstenkwartier. Dit laatste stadsdeel is momenteel in volle ontwikkeling en heeft toeristisch steeds meer te bieden (Bijlokesite met het STAM, de Boekentoren, de Vooruit, de musea MSK en





S.M.A.K., de Krook en het Wintercircus). Bij voortgaande toeristische ontwikkeling van het Kunstenkwartier zijn behalve een cultuur-toeristisch aanbod ook links (aangename wandelroutes) tussen de attracties onderling en met het historisch centrum belangrijk. Ook een bijkomend hotelaanbod in het Kunstenkwartier is van groot belang.

Op langere termijn komt ook de ontwikkeling aan de Oude Dokken in het vizier als site met toeristisch potentieel.

### 3.7. Onderwijs en kinderopvang

Algemeen zetten we in op meervoudig gebruik van onderwijsinfrastructuur en gemeenschapsvoorzieningen, zowel in tijd als in ruimte. De gebouwen moeten zo geconcipieerd worden dat ze op langere termijn een andere functie kunnen krijgen. Daarnaast moeten de ruimtes optimaal gebruikt kunnen worden: in de sporthal van een school bijvoorbeeld kunnen buiten de schooluren de buurtbewoners terecht.

Bij de realisatie van nieuwe scholen kiezen we voor een groene schoolomgeving en vermijden we monotone grijze betonvlaktes.

Voor basisscholen, (St)IBO's en kinderopvanglocaties is de nabijheid van de woonplaats van de kinderen van groot belang. Een goede spreiding over Gent is daarom noodzakelijk. Aandachtspunt hierbij zijn de zeven wijken die de minimumnorm niet halen:<sup>25</sup> Macharius-Heirnis, oud Gentbrugge, Dampoort, Ledeborg, Brugse Poort, Roigem en Rabot-Blaisantvest.

Ook volwassenenonderwijs, voor mensen van wie Nederlands de tweede taal is, en deeltijds kunst- en onderwijs moet wijkgebonden ingevuld worden. Voor dit type onderwijs wordt ernaar gestreefd ruimte met bestaande basisscholen te delen.

Secundair onderwijs, volwassenenonderwijs en buitengewoon onderwijs hebben een veeleer regionale functie. De nabijheid bij de woning is minder van belang, maar goede bereikbaarheid is wel essentieel, bijvoorbeeld door

<sup>25</sup> De minimumnorm of Barcelonanorm stelt dat er voor 33 procent van de nul- tot tweejarige een opvangplaats beschikbaar moet zijn.



de ligging aan grote mobiliteitsknooppunten. Gemeenschappelijk vervoer over water biedt (op langere termijn) verder te onderzoeken mogelijkheden. Dit blijft altijd complementair met andere vormen van gemeenschappelijk en openbaar vervoer en de fiets.

Voor hoger onderwijs blijft de bestaande (ruimtelijke) verankering in de binnenstad en de kernstad belangrijk, zolang de druk op de studentenwijken niet te groot wordt en dat ook aangename woonbuurten blijven.

### 3.8. Sport en recreatie

We zetten in op gecombineerd gebruik van (sport)infrastructuur en zoeken naar synergieën tussen verschillende functies en gebruikers. Behalve naar formele infrastructuur moet er ook aandacht gaan naar informele plekken voor sportbeoefening.

Zowel bij binnen- als buitenrecreatie moeten we nadenken hoe we de ruimte zo goed mogelijk gebruiken (in planning, realisatie en beheer): bijvoorbeeld sporthallen bij onderwijsinstellingen of publieke ruimte zo inrichten dat ze niet door één doelgroep geclaimd worden, infrastructuur zoals kantine of kleedruimtes van verschillende sportclubs bundelen enzovoort. Dit betekent ook dat clusters met infrastructuur op bovenstedelijk niveau ook moeten worden ingezet binnen het netwerk van lokale sportinfrastructuur.

Eventuele bijkomende (boven)stedelijke sport- en recreatieve voorzieningen worden door verdichting op de bestaande sites of aan knooppunten toegevoegd. Lokale sport- en recreatie-infrastructuren komen gespreid over de stad voor, maar niet noodzakelijk in elke wijk. De inplanting ervan kan een positieve impuls betekenen in de ontwikkeling en uitstraling van bepaalde wijken. Sportinfrastructuur wordt daarom niet opgevat als een geïsoleerd aanbod maar als een essentieel onderdeel in stadsontwikkelingsprojecten, bij inrichting van de publieke ruimte en als onderdeel van stadswijken. Willen we dat jeugdspelers dicht bij huis kunnen voetballen, dan dringt specifiek de uitbreiding van voetbalaccommodatie zich op (aanpalend of in de directe omgeving van de bestaande infrastructuur en bij voorkeur geclusterd).

Het is niet altijd evident om geluidshinderlijke recreatie te verweven. Hiervoor werken we een beleidskader uit.

### 3.9. Zorgfuncties en sociale voorzieningen

Ziekenhuizen zijn belangrijke werk- en bezoeklocaties op regionaal niveau en vragen om multimodale bereikbaarheid. Het zijn ruimtelijke knopen waarrond complementaire functies geclusterd worden. De link tussen de ziekenhuizen en kennisbedrijvigheid (health tech) versterken we zo ook ruimtelijk.

Op wijkniveau zijn er kleinschalige, toegankelijke en multifunctionele ontmoetingsplekken nodig (cf. Welzijnsknoop Ledeberg): het moeten 'open huizen' zijn waar verschillende (zorg)voorzieningen zoals lokaal dienstencentrum, welzijnsbureau, buurtcentrum, wijkgezondheidscentrum, was- en douchegelegenheden gebundeld zijn. Gezien de belangrijke maatschappelijke functie zijn kleinschaligheid en buurtgerichtheid belangrijk omdat we zo 'vermenging' en ontmoeting stimuleren.

Opdat ouderen in hun buurt kunnen blijven wonen ('levensloopbestendige wijken'), voorzien we in een goede spreiding van assistentiewoningen in de nabijheid van ruimtelijke (voorzieningen)knooppunten.

### 3.10. Voorzieningen voor kinderen en jongeren

Er moeten voldoende en diverse voorzieningen en speelruimten zijn, evenwichtig gespreid over de stad. Deze plekken op buurt- en wijkniveau zijn op een veilige en leesbare manier bereikbaar, in de nabijheid van nieuwe en bestaande ontmoetingsplekken. Op stedelijk niveau spelen de vijf groenpolen en de stedelijke parken hierin een belangrijke rol.

Om een goed zicht te hebben op het netwerk aan (speel)voorzieningen voor kinderen en jongeren is het belangrijk het 'recreatieve speelweefsel' in beeld te brengen. Dat geeft zicht op wat er is en op hoe gevarieerd, hoe bereikbaar en toegankelijk die voorzieningen zijn, zodat ook de tekortkomingen aan het licht komen. Voor enkele wijken in Gent is dit al uitgewerkt. Daaruit blijkt het belang van goede verbindingen, behoefte aan extra voorzieningen en ruimte voor ontmoeten. We werken aan een strategie voor speelweefsel voor elke wijk. Bij stadsvernieuwingsprojecten of bij nieuwe grootschalige (woon)ontwikkelingen moet voldoende speelruimte voor kinderen en jongeren geïntegreerd worden. Het beleidsondersteunend Geoloket Gentse wijken brengt ook de tekorten aan voorzieningen voor kinderen en jongeren op wijkniveau in beeld.



### 3.11. Landbouw

Nabijheid en bereikbaarheid zijn ook doorslaggevend bij stadsgerichte landbouw. Ruimtelijke knooppunten aan duurzame verbindingen (openbaar vervoer, groenassen, waterlopen...) tussen het centrum van de stad en de meer landelijk gelegen stadsdelen zijn daarom interessante locaties om (lokale) afzetmarkten te realiseren. Het zijn uitwisselingspunten tussen producent en consument.

Landbouwbedrijven gelegen aan recreatieve fietsverbindingen zetten we ertoe aan bijkomende diensten aan de recreant of de consument te ontwikkelen. Integratie met andere functies zoals natuur, landschap, recreatie, toerisme kan een toegevoegde waarde betekenen voor het bedrijf.

Ten slotte is het belangrijk dat de landbouw het groeneruimtenetwerk mee ondersteunt en versterkt.

### 3.12. Openbaar groen

We maken een onderscheid tussen drie groenniveaus: stedelijk groen, wijkparken en woongroen.

De verdere realisatie van de 5 groenpolen moet zorgen voor voldoende (groot)stedelijk groen; de portalen ervan zijn knooppunten op grootstedelijk niveau.

Voor wijkparken en woongroen zetten we prioritair in op de wijken waar het tekort het grootst is.

Bij grotere ruimtelijke (woon)projecten moet voldoende woongroen (minstens voor de projectbewoners) worden voorzien.

### 3.13. Ruimte voor hernieuwbare energievoorzieningen

We moeten de ruimte zodanig organiseren dat we de energievraag in grote mate met hernieuwbare bronnen kunnen invullen. Het energiepotentieel is aanwezig in wind, zon of andere hernieuwbare bronnen. Ook kunnen energieoverschotten van de ene functie zinvol bijdragen aan de energievraag van een andere functie.

De gebieden om **windenergie** op te wekken zijn schaars. Aangezien dit een zeer rendabele wijze is om hernieuwbare energie op te wekken, is het belangrijk van het optimaliseren van windenergie een speerpunt te maken. Gent heeft een van de oudste en voorlopig nog het grootste **warmtenet** van Vlaanderen. Het vraagt wel om optimalisatie. We moeten onder meer nagaan of er kleinere gebouwen op kunnen aantakken. Daarnaast moet er ook werk worden gemaakt van de verdere uitbouw van

dit warmtenet en de uitbouw van andere warmtenetten. Een bron van hernieuwbare energie die in de toekomst zeer belangrijk zal worden, is **ondiepe bodemenergie**. Zulke systemen kunnen collectief of individueel zijn. Deze techniek vergt nog wel een wetgevend kader dat het gebruik van de ondergrond regelt opdat de bodemenergie eerlijk verdeeld zou worden. We onderzoeken dit in het kader van de 'structuurvisie ondergrond'.

De bekendste bron van hernieuwbare energie is de **zon**. De wijze waarop beschaduwning op daken wordt vermeden, waarop daken worden vormgegeven en georiënteerd, heeft invloed op het productiepotentieel. In principe komt elk gunstig georiënteerd dak in aanmerking. We moeten wel afwegen waarvoor daken het best gebruikt worden (groendak, terras, zonne-energie, parkeerruimte...) en of een combinatie van functies de plaatsing van zonne-energie kan faciliteren.

Hernieuwbare energie wordt zo dicht mogelijk bij de gebruiker geproduceerd. De ruimtelijke knooppunten en de verweving van functies op die plekken zijn daarom ook interessant voor duurzaam energiegebruik. Vandaag wordt er veel energie verspild door onderbenutting. Verweving buigt verspilling om in synergie tussen verschillende functies.

Hernieuwbare energie en energienetwerken hebben invloed op de bodem en het bodemgebruik. Bij de opmaak van een 'structuurvisie ondergrond' houden we hier voldoende rekening mee.

Het is moeilijk de omvang van de ruimte die hiervoor nodig is aan te geven, omdat het momenteel niet duidelijk is waar welke technieken in de toekomst toepassing zullen krijgen. Elke plek biedt immers verschillende mogelijkheden en beperkingen (afvalwarmte in de buurt of niet, bodem bereikbaar of niet, oppervlakte dak...). Vandaar dat volgende principes belangrijk zijn:

- Bij elke vormgeving van een stadsproject of ontwikkeling, zelfs in het embryonale stadium, wordt al gedacht aan potentiële energiesystemen en onderzocht welke energetische opties een gebied heeft.
- Bij de timing van deelprojecten houden we rekening met die energieopties.
- Bij de uitwerking van een project onderzoeken we de combinatie met andere functies.

## 4. Ruimtelijke thema's

Het hierboven beschreven frame van ruimtelijke netwerken en knooppunten vormt een robuuste basis. De kracht van dat netwerk staat of valt natuurlijk met de manier waarop de ruimte wordt ingevuld. Zoals eerder gesteld, willen we die invulling in dit document op een strategisch niveau houden: we moeten enerzijds inspelen op de behoeften van de gebruikers van de stad en anderzijds rekening houden met de draagkracht en het goed functioneren van de stad. De invulling moet dus op een doordachte en mensgerichte manier gebeuren: wat is er op een bepaalde plek nodig? Hoe zullen de mensen de ruimte gebruiken? Welke samenhang of verwevenheid is hier mogelijk? Zal deze toevoeging de leefkwaliteit versterken? Enkel op die manier blijft de stad leefbaar voor iedereen.

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we de verschillende ruimte vragen op elkaar afstemmen en hoe we bij ruimtelijke ontwikkelingen optimaal met de beschikbare ruimte omgaan zonder dat we daarbij aan (leef)kwaliteit inboeten, zowel in het sterk bebouwde en verstedelijkte gebied als in het overwegend onbebouwde gebied.

Om een antwoord te bieden op de uitdagingen die op ons afkomen en om onze globale visie bij elk ruimtelijk project concreet te kunnen maken, moeten we inzetten op vier ruimtelijke thema's:

- ruimtelijk verdichten, verluchten en ontpitten
- functioneel verweven
- versnippering van open ruimte wegwerken en tegengaan
- beeldkwaliteit verhogen

Deze thema's werken we hierna één voor één uit in hanteerbare principes. Ze vormen een belangrijke basisattitude voor een gedifferentieerd en tegelijk relatief flexibel ruimtelijk beleid dat enerzijds privé-initiatief mogelijk maakt en zelfs stimuleert en anderzijds leefbaarheid, optimaal ruimtegebruik en goede kwaliteit garandeert.

Behalve de vier thema's die we hier uiteenzetten, streven we bij elk ruimtelijk project nog allerlei andere doelstellingen en ambities na: leefbaarheid, mobiliteitsaspecten, klimaatrobuustheid... Dit betekent dat we niet ondoordacht kunnen verdichten of verweven. Ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke draagkracht zijn zoals eerder aangegeven steeds doorslaggevend. De ruimtelijke draagkracht overschrijden heeft immers tot gevolg dat die bepaalde functie door haar dynamiek, effecten en uitstraling de context en omgeving (en de gebruikers ervan) zal overklassen, wegdrücken en finaal onleefbaar maken.

### 4.1. Ruimtelijk verdichten, verluchten en ontpitten

**Slim verdichten en verluchten** betekent meer doen met de beschikbare ruimte. Dit houdt in dat we plekken waar onzorgvuldig met de ruimte is omgesprongen optimaliseren. Subhoofdstuk 4.1.1 reikt verschillende bouwstenen aan om slim te verdichten en te verluchten.

Slim verdichten betekent tegelijk **verluchten en ontpitten** in het sterk verharde en versteende landschap. In wijken en buurten die nu al zeer dens zijn, verdichten we niet verder: deze wijken zijn meer gebaat met licht en lucht in het sterk bebouwde geheel. Een doordachte strategie voor verdichten, verluchten en ontpitten vraagt bijgevolg een **gebiedsgerichte aanpak** op maat van het (stads)landschap, de wijk of de plek. De ligging ten opzichte van de verschillende ruimtelijke netwerken en knooppunten bepaalt de ruimtelijke mogelijkheden op een plek mee. Subhoofdstuk 4.1.2 werkt voor een aantal ruimtelijke deelruimtes een werkwijze uit.

Naast de gebiedsgerichte benadering is ook het **schaalniveau** belangrijk. De schaal van een planningsproces of ruimtelijk project bepaalt hoe we 'slim verdichten en verluchten' een vertaling geven:

- Op het **niveau van de stadsregio en stad** is het belangrijk dat we de groei opvangen zonder dat de leefkwaliteit in het gedrang komt. Afhankelijk van de plek beslissen we verder te densifiëren, te optimaliseren (meervoudig en slim ruimtegebruik) of eerder te ontpitten.
- Op het **niveau van de wijk** ligt de nadruk op de publieke ruimte - in relatie met de verdere ontwikkeling en intensivering -, op gedeeld ruimtegebruik en op een evenwichtige sociale mix en verweving van functies. Succesfactor op dit schaalniveau is de inplanting van de juiste en aangepaste voorzieningen in functie van het nabijheidsprincipe en de levensloopbestendigheid. Een duidelijke plek voor de auto is ook belangrijk. Door parkeerzones (ondergronds of gelaagd) te bundelen komt er ruimte vrij voor groen, water, spelelementen en kunnen we straten echt inrichten op maat van fietsers en voetgangers in plaats van op maat van de auto.
- Op het **niveau van het bouwblok** betekent slim verdichten en verluchten onder meer doorwaadbaarheid en duidelijk leesbare overgangen creëren tussen private, semiprivate en publieke ruimte. Daarbij zetten we in op gedeeld of gezamenlijk ruimtegebruik door verschillende gebruikers. Cruciaal hierbij is het intelligent omgaan met oriëntatie - volledig verdichten langs streetcanyons is bijvoorbeeld af te raden - en inplanting van gebouwen - harde functies fungeren bijvoorbeeld als buffer voor de zachte functies.

- Op het **niveau van het gebouw** ten slotte gaat de aandacht naar de integratie van voldoende verschillende woningtypes, met aandacht voor stedelijkheid en in combinatie met gezinsvriendelijkheid. Variatie van woningen van verschillende opbouw en groottes is wenselijk.

Op alle niveaus ontstaan er door slim te verdichten bijkomende mogelijkheden voor een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem, voor gemeenschappelijke energievoorzieningen (zie ook hoofdstuk 2.5 van deel I) en ontmoetingsmogelijkheden. Slim verdichten, verluchten en ontpitten draagt ook bij tot het klimaatrobuust maken van de stad.

### Bouwstenen om te verdichten

Verdichten op maat en op de juiste plekken volgens de schaal waarop de ontwikkeling gebeurt, vereist een aantal tools. Het kan door slimmer te stapelen, door bepaalde functies en ruimtes te combineren of door infrastructuur te delen. Daarbij zetten we nieuwe structuren in of hergebruiken we delen van bestaande infrastructuren. Volgende verdichtingsstrategieën<sup>26</sup> zijn relevant binnen het Gentse stadslandschap.

#### Stapelen

Door te stapelen kan de ruimte op verschillende manieren efficiënter gebruikt worden:

- door hoger te bouwen (zie ook verder onder 'visie op hoger bouwen');
- door de ondergrondse ruimte te benutten om te 'stapelen' (op droge gronden) en niet enkel om te parkeren;
- door op te toppen: in de zoektocht naar passende manieren om te verdichten ligt een belangrijke uitdaging in het beperkt ophogen van bestaande gabarieten. Mogelijkheden om aan bestaande gebouwen één of meer bouwlagen toe te voegen, zeker aan voldoende brede steenwegen, aan de corridors van openbaar vervoer, aan fiets(snel)wegen en op bedrijventerreinen, moeten we meer benutten. Deze intelligente vorm van verdichting vraagt echter nog veel onderzoekswerk, niet alleen om hiervoor een ruimtelijk kader op te maken, maar ook om meer inzicht te verwerven over methodes en noodzakelijke (wetgevende, financiële) incentives om private eigenaars hiertoe te bewegen.

#### Delen en combineren

Ruimte en infrastructuur delen of combineren is een strategie waarbij één ruimte door verschillende gebruikers benut wordt; er moet dan wel vanaf het begin nagedacht worden over aspecten van planning, realisatie en beheer die daarmee samenhangen:

- doordachte **planning** van ruimtelijke projecten en duidelijk en breed zicht op de toekomstige behoeften en programma's. Het ruimtelijk instrumentarium moet voldoende flexibiliteit toelaten. Vanaf de planningsfase moeten we ook nadenken over het delen en combineren van energievoorzieningen of mogelijkheden om buiten het nieuwe gebouw/bouwblok/wijk aan te takken op grotere systemen.
- efficiënter gebruik door **beheer** gericht op medegebruik waarin verschillende functies of organisaties één ruimte (zowel binnen- als buitenruimte) delen.
- de **realisatie** van infrastructuur die medegebruik mogelijk maakt en stimuleert (multi-inzetbaar) en verschillende functies combineert in multifunctionele gebouwen (combineerbaar).

#### Hergebruik en 'vernieuwen van binnenuit'

Met hergebruik bedoelen we een ruimtelijke strategie die vertrekt van bestaande terreinen en gebouwen die een nieuw leven krijgen door een 'ander' programma. Minder benutte of verlaten ruimte wordt opnieuw ingevuld. Daarnaast moeten we bij de realisatie van nieuwe infrastructuur nadenken over hoe die zonder bijzondere fysieke aanpassingen later kan worden gebruikt voor andere of nieuwe functies.

Soms is afbraak vanuit energetisch oogpunt zinvoller. Dit creëert in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken verdichtingsmogelijkheden of in de 19de-eeuwse wijken verluchttingsmogelijkheden.

#### Tijdelijk gebruik<sup>27</sup>

Tijdelijk gebruik, gestuurd of niet, is het gebruik van ruimte in afwachting van een ander, nog niet gepland of vaststaand gebruik. Tijdelijk gebruik bij leegstand en reconversie moeten we aanmoedigen.

- Het gaat om aanjaagprojecten die een gebied in de collectieve aandacht willen brengen en mensen uitnodigen om mee te dromen over de toekomst van het gebied, bijvoorbeeld DOK.
- Tijdelijk gebruik is ook vaak een beheermethode voor leegstaande panden zoals pop-upinitiatieven in leegstaande winkelpanden. Dit moeten we ruimtelijk mogelijk maken.
- Ten slotte kan een tijdelijke constructie of ingebruikname ook een urgente programmatische nood oplossen (zoals het scholentekort).

<sup>26</sup> De studie 'Slim verdichten' van Kenniscentrum Vlaamse Steden licht deze strategieën uitgebreid toe.

<sup>27</sup> Zie ook: *Netwerk van publieke ruimte (deel III 1.5)*

### **Stedelijk verkavelen**

Door (her)verdeling van percelen en/of eigendommen ontstaan nieuwe mogelijkheden en kan de ruimte vaak efficiënter benut worden. Vaak zijn hierbij verschillende eigenaars en partners betrokken, waardoor projectregie belangrijk is.

Vooraf het herverkavelen van grotere percelen in 20<sup>ste</sup>-eeuwse verkavelingen biedt mogelijkheden.

### **Compacter en kleiner wonen en nieuwe woonvormen**

Compacter en kleiner wonen is een strategie die vooral in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken en verkavelingen tot efficiënter ruimtegebruik kan leiden. Door in elke wijk te streven naar voldoende diversiteit in de grootte en de typologie van de woningen, kunnen we woningen op maat aanbieden. Wanneer de woonbehoeften van mensen veranderen, kunnen we hun op die manier een alternatief binnen hun vertrouwde omgeving aanbieden.

Ook specifieke woonvormen betekenen vaak een efficiënter gebruik van de ruimte. We willen in die context onder andere cohousing promoten, hospitaalwoningen mogelijk maken, private bouwgroepen aanmoedigen, solidair wonen aanmoedigen, coöperatieven stimuleren en experimenteren met de mogelijkheden van Community Land Trust.

### **Gebiedsgerichte aanpak**

De ruimte slim verdichten, verluchten en optimaliseren vraagt zoals al gesteld een gebiedsspecifieke benadering. We zetten algemene krijtlijnen uit voor drie deelruimtes, ieder met een typische morfologie en eigenheid: de binnenstad (het historisch centrum en het Kunstenkwartier), de kernstad (19de-eeuwse wijken) en de groeistad (20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken).

Daarnaast is ook de ligging binnen het samenspel van de hiervoor beschreven ruimtelijke netwerken en knooppunten bepalend voor de verdichtingsmogelijkheden. Binnen elke deelruimte situeren zich ruimtelijke knooppunten die we willen opladen. In die ruimtelijke knooppunten zijn de verdichtingsmogelijkheden ruimer (zie ook matrix onder hoofdstuk 2.2 in dit deel).

Ten slotte zijn er specifieke ruimtes in de stad die om een specifieke verdichtingsstrategie vragen.

Verdichten en verluchten hebben vaak ook gevolgen voor het combineren van functies. Het creëert bijvoorbeeld mogelijkheden - maar ook beperkingen - voor energiesystemen zoals geothermie, lokale (bestaande) warmtenetten of uitwisselen van energiestromen. We brengen daarom in beeld welke functies bij verdichting goed combineerbaar zijn.

Iedere plek binnen de stad heeft ook zeer specifieke ruimtelijke eigenschappen, los van de algemene indeling die hierboven is gemaakt. Dit vraagt bij elk project een vertaling van de krijtlijnen op maat van de plek.

### **Verwevingsstrategie voor de binnenstad (historisch centrum en Kunstenkwartier)**

De binnenstad is het kloppend hart van Gent, dé plek waar alle netwerken op een zeer fijnmazige manier aanwezig zijn: op een oppervlakte van zowat anderhalve kilometer breed en drie kilometer lang heb je zeer vlotte tram- en busverbindingen, goede dooradering van wandel- en fietsroutes, waternetwerken die de hele binnenstad omringen en doorkruisen, en een aaneenschakeling van pleintjes en parkjes. Alles is op loopafstand aanwezig. Dat maakt van de binnenstad de plek bij uitstek om ook alle functies een plaats te geven: kantoren, horeca, cultuur, dienstverlening, winkels, parken, bedrijfstjes, wonen... We zetten hier sterk in op het verder verweven van deze functies. De binnenstad is en blijft een zone die dag en nacht gebruikt wordt. Overdag komen mensen er vooral om te werken, te winkelen, te recreëren, maar ook 's avonds en 's nachts mag dit geen dode plek zijn: horeca is er op zijn plaats, en wonen maakt er een belangrijk deel van uit. Alle functies moeten er gelijkaardig naast elkaar kunnen bestaan zonder elkaar te hinderen.

We hoeden ons dus voor monofunctionaliteit in deze zone. Bij alle aanvragen houden we een optimale mix in het achterhoofd. Monofunctionele gebouwen stimuleren we zich open te stellen naar de omgeving: speelplaatsen, kantines en turnzalen van scholen kunnen 's avonds door buurtbewoners of voor evenementen zoals lezingen of buurtvergaderingen worden gebruikt, daken van kantoorgebouwen kunnen ingezet worden als publieke dakterrassen met een reca-functie, grotere binnentuinen van bijvoorbeeld hotels of kantoren kunnen opengesteld worden voor tijdelijke tentoonstellingen... Grotere gesloten bouwblokken proberen we te voorzien van voetgangersdoorsteken op welgekozen plaatsen, in combinatie met een meer publieke functie of een parkje.

De binnenstad kent **twee stadsregionale knooppunten** (zie hoofdstuk 2 van dit deel): de zone rond Brabantdam, Vogelmarkt en Kouter en de site Zuid. De klemtoon ligt er op werken en alle soorten voorzieningen: winkels, cultuurcentra, bibliotheken, kantoren, horeca, aangevuld met wonen. Hoewel het wonen op deze plaatsen iets ondergeschikt is aan de andere functies, is het zeker steeds aanwezig. Zo wordt wonen boven winkels sterk aangemoedigd ('delen en combineren') om 's avonds doodse winkelstraten te vermijden. De dichtheid qua wonen wordt daarom iets versterkt in deze zones: boven op de voorzieningen is er plaats voor.

Overal elders wordt de binnenstad beschouwd als één groot stedelijk knooppunt, waar gestreefd wordt naar



een optimale mix. De dichtheid voor wonen zit daar wel al aan zijn limieten. We verdichten niet verder met bijkomende woongelegenheden, maar zetten in op het optimaliseren van bestaande gebouwen en ruimtes om deze beter te benutten en te verweven met respect voor de eigenheid, de beeldkwaliteit en het erfgoed die bijdragen tot de beleving van de historische kern.

Wonen kan dus zeker, maar eerder via een herconfiguratie van het bestaande wonen:

- We willen de trend keren dat de weinige nog bestaande kantoor- of andere niet-woongebouwen stelselmatig monofunctioneel worden omgevormd naar wonen. Deze gebouwen zijn ideale plekken om kantoren in de binnenstad (bijvoorbeeld in de vorm van co-workingspaces) weer te promoten, maar ze kunnen ook publieke functies opnemen. Wel willen we vermijden dat de bestaande woningen van goede kwaliteit verdwijnen. Ze maken de stad leefbaar en aangenaam en stralen een zeker karakter uit. Ze brengen rust in de hectiek van alledag en maken van de stad een boeiend laboratorium: na een wandeling door drukke bruisende winkelstraten koesteren we ons in de stilte van een prettige woonstraat. Daarom moeten we de verschillende functies zeer nauwkeurig combineren, geen nachtkroeg naast een rijtje eengezinswoningen bijvoorbeeld. Sommige woningen zijn - eventueel door een andere functie op straatniveau - te klein om nog goed te zijn: afhankelijk van de context bekijken we of optoppen de woonkwaliteit kan verhogen.
- We zetten vooral in op diverse woningtypes: we vermijden stelselmatige verdichting door het toevoegen van uitsluitend kleine woningen, maar vragen een mix van groottes en types. De binnenstad is de locatie bij uitstek voor starters en alleenstaanden, maar ook ouderen en gezinnen met kinderen zijn gebaat bij het levensloopbestendige karakter en het nabijheidsprincipe van de binnenstad. Kleinere en grotere entiteiten bestaan naast elkaar om een zo gevarieerd mogelijk aanbod te creëren.
- Ook de betaalbaarheid van wonen voor heel diverse doelgroepen vormt een belangrijk aandachtspunt: gronden van socialehuisvestingsmaatschappijen, de Stad, OCMW en sogent in de binnenstad kunnen maximaal worden ingezet als plekken waar sociale woningbouw of budgetwonen toch nog een plaats kan vinden: gezinnen met een beperkt budget profiteren er van het feit dat alle voorzieningen op wandelafstand aanwezig zijn en sparen zo flink wat verplaatsingskosten uit.

De verdichte binnenstad kan maar echt optimaal functioneren als er ook voldoende verluchting is: we zetten in op een aaneenschakeling van publieke en private open ruimtes met voldoende groen. Waar mogelijk dringen we de verhardingsgraad terug op publieke en private ruimte om zoveel mogelijk water te laten infiltreren. Bomen

worden puntsgewijs ingezet, we stimuleren de aanleg van gevel- en daktuinen. De bestaande groene binnengebieden worden behouden en vergroend en waar mogelijk al dan niet temporeel opengezet voor het grotere publiek.

### **Verluchtingsstrategie voor de kernstad (19de-eeuwse wijken)**

Om de druk niet te laten toenemen kiezen we ervoor in de 19de-eeuwse wijken vooral te vernieuwen en te verluchten. Doordat het aantal (vaak kleinere) wooneenheden in het verleden voortdurend toenam, is de dichtheid er hoog, wat de druk op het perceel, het bouwblok en de wijk<sup>28</sup> heeft verhoogd. De nadruk ligt op kwaliteitsverbetering van de woningen; toename van het aantal woningen is er geen doel, maar kan bij sommige vernieuwingsprojecten in bescheiden mate een gevolg zijn. We moeten zorgen dat er voor de bewoners ook groen, publieke ruimte, werkgelegenheid en voorzieningen zijn.

In het bijzonder in wijken die gevoelig zijn voor hittestress is verluchting belangrijk. Waar het aantal woningen toch beperkt toeneemt, nemen ook de publieke ruimte en de oppervlakte aan voorzieningen verhoudingsgewijs toe. Bovendien mag de draagkracht en leefbaarheid niet in het gedrang komen.

Ook de historische verweving van kleinere en grotere ateliers en werkruimten, dikwijls achter de woningen en de straatwanden, heeft deze deelruimte mee erg dicht gemaakt. In een strategie van verweving van economische functies, voorzieningen en wonen kunnen we - in evenwicht met de beoogde woonomgevingskwaliteit - de interessantste van deze werkruimten ook in de toekomst voor bestaande en nieuwe vormen van economische activiteit en voorzieningen inschakelen.

We vernieuwen, verluchten en ontpitten:

- door de dichtheid te verlagen en de nodige ruimte te geven aan zachtere, vaak niet direct economisch waardevolle en dus kwetsbare functies;
- door aan ruimtelijke projecten steeds een groenruimteprogramma te koppelen;
- door in (grotere) projecten een functionele mix te verplichten: het aantal wooneenheden kan niet of maar zeer beperkt toenemen, maar er kan wel verdicht worden met economische functies en wijkvoorzieningen die de draagkracht van de plek in ere houden;
- door leegstaande ruimtes (zoals kerken) te herbestemmen (focus op buurtfuncties);

28 Op perceelschaal kan het opdelen de woon- en beeldkwaliteit verminderen. Op schaal van het bouwblok kan een dichtheitsverhoging het binnengebied onder druk zetten doordat meergezinswoningen anders gebruikt worden dan eengezinswoningen; bij meergezinswoningen wordt op elke bouwlaag dag en nacht geleefd. Op wijksschaal veroorzaakt een verhoging van de dichtheid en dus van het aantal huishoudens bijkomende druk op de publieke ruimte en op de (wijk)voorzieningen.

- door te onderzoeken hoe (semi)private ruimtes tot verluchting kunnen bijdragen door ze toegankelijk(er) te maken. We creëren ook duidelijkheid over het statuut van die plekken (bijvoorbeeld groen bij cohousing, bepaalde kleinere verkavelingen, zorgcentra, ziekenhuiscampussen).
- door het gebied ruimtelijk efficiënter te structureren waardoor we onbebouwde ruimte creëren of optimaliseren (= verluchting). We focussen niet enkel op grotere aaneengesloten groene ruimtes; ook een groene dooradering kan licht en lucht in een dense omgeving brengen. Hoogstammige bomen en goed ingerichte daktuinen leveren belangrijke bijdragen.

In het verluchten en ontpitten van de kernstad spelen de binnengebieden een belangrijke rol. We werken een ruimtelijk kader voor optimalisering en ontpitting van deze binnengebieden uit. Om te beginnen brengen we daartoe de binnengebieden in de binnen- en kernstad in kaart. We letten niet alleen op de ruimtelijk-programmatorische kenmerken van de binnengebieden (grootte, korrel of perceelsstructuur, schaal in verhouding tot de bouwblokken in de omgeving, functies, kwaliteit van de gebouwen en open ruimte...), maar ook op de behoeften van de wijken. Waar mogelijk schetsen we het statuut van het binnengebied (eigenaars, gebruikers, toegankelijkheid...). Het resultaat van dit onderzoek zal de stad helpen proactief beleid te voeren op basis van drie strategieën:

- Optimalisatie door bescherming: aantrekkelijke en/of groene binnengebieden die licht en lucht in de wijk brengen, worden beschermd. Bijkomende verdichting is er niet mogelijk. Een optimalisatie van deze binnengebieden kan enkel bestaan uit een versterking van de bestaande kwaliteiten.
- Optimalisatie door ontwikkeling: bij grootschalige en/of verloederde binnengebieden is een herontwikkeling noodzakelijk om de woonomgevingskwaliteit van de wijk te versterken. Verluchten en ontpitten gebeurt hier door het binnengebied op basis van een masterplan in zijn geheel te benaderen.
- Optimalisatie door sturing: de meeste binnengebieden hebben een gemengde kwaliteit en een te versnipperde eigendomsstructuur om ze in hun totaliteit te behandelen. De ontwikkeling van deze binnengebieden wordt gestuurd op basis van de behoeften van de wijk. Verdichten, verluchten en ontpitten is hier afhankelijk van de situatie en de omgeving van het binnengebied en vergt voor elk gebied maatwerk.

Het ruimtelijk kader voor optimalisatie en ontpitting van de binnengebieden ontwikkelt ten slotte de nodige methodologieën en instrumenten voor de uitvoering van deze strategieën. Elk van deze methodologieën of instrumenten betreft de bewoners en/of gebruikers van het binnengebied en de wijk van bij het begin bij het proces van optimalisatie.

### **Verdichtingsstrategie voor de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken**

De 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken vormen een nagenoeg concentrische band rond de kernstad op een gemiddelde afstand van vier à vijf kilometer van het stadscentrum: het stadscentrum is nabij, maar niet op wandelafstand. De levensloopbestendigheid van deze wijken moet dus in de wijk zelf georganiseerd worden.

Deze wijken vallen doorgaans uiteen in twee delen:

- een kern van de wijk is historisch gegroeid met (soms nog aanwezige) gemeenschapsfuncties, winkels en voorzieningen. Hij vertoont een grillig stratenpatroon, met dikwijls smallere straten. Gewoonlijk is de openbaarvervoerverbinding vanuit dit centrum naar het stadscentrum vrij goed.
- De zones errond zijn eerder planmatig aangelegd: dit zijn de verkavelingen van de twintigste eeuw, waar toen volop jonge gezinnen kwamen wonen, maar waar de bewoners samen met hun woningen oud werden, zodat ze nu dikwijls onaangepast wonen. De ruimte wordt er vaak extensief en monofunctioneel gebruikt: de nadruk ligt op wonen met een eigen tuin. Deze zones zijn autogericht ontworpen (brede straten, weinig voetpaden, onveilige fietsinfrastructuur). Publieke ontmoetingsplaatsen zijn er nagenoeg niet of ze worden ondermaats gebruikt, en ze hebben weinig verblijfskwaliteit. Herkenbaarheid en structuur ontbreken nagenoeg volledig.

Transitie van de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken vereist dus een verdichtingsstrategie op maat en gefaseerd in de tijd. Niet elke plek in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken is even geschikt om te verdichten. We moeten vermijden dat we door ondoordacht en ad hoc te werk te gaan, nog meer autoverkeer aantrekken.

Daarom moeten we inzetten op (nieuwe) plekken die structurerend kunnen zijn voor een wijk. Op plekken die dat nu al zijn, kunnen we **microcentraliteit** creëren:

- langsheen bestaande en nieuwe openbaarvervoer- en fietsassen en ter hoogte van ruimtelijke knooppunten binnen de ruimtelijke netwerken;
- nabij knooppunten van voorzieningen;
- nabij structurerende (publieke) groenstructuren;
- beperkt ter hoogte van onderbenutte (groene) publieke ruimtes binnen het woonweefsel.

De **historische kernen** binnen deze wijken zijn bij uitstek de zones waar verdicht kan worden: zij voldoen al grotendeels aan de randvoorwaarden die gelden voor knooppunten of kunnen zo ontwikkeld worden dat zij eraan voldoen. De verschillende netwerken zijn al aanwezig of kunnen beter worden ontwikkeld: de wegen naar het stadscentrum stroomlijnen het openbaar vervoer. Groenassen geven ruimte aan groen en water, maar ook aan





langzaam verkeer. De kern kan opgeladen worden met publieke voorzieningen (lagere school, kleuterschool, bibliotheek, open huis, welzijnsgezondheidscentrum, cultureel centrum...) en met buurtvoorzieningen (supermarkt, bakker, apotheek, slager, krantenwinkel...). De aanwezige open ruimte kan getransformeerd worden van te ruim bemeten parkeerruimte naar publieke groene ontmoetingszone. Het wonen in deze historische kernen wordt opgewaardeerd: door densifiëring in de kern wordt dit een aangename woonplek, zeker voor de ouderen uit de wijken eromheen die zo de kans krijgen in hun eigen buurt oud te worden en de nodige zorg te ontvangen in aangepaste woonentiteiten. De stadsrand vergriest en wordt meer zorgbehoevend, maar biedt eveneens enorm veel potenties voor een verjongingskuur: net door de levensloopbestendigheid van de historische kern van de wijk en de vlotte verbinding naar het stadscentrum zijn dit ideale plekken voor jonge gezinnen.

Daarnaast zijn er plekken **buiten de historische kernen** die de potentie hebben uit te groeien tot een knooppunt op kleinere schaal. Het zijn dikwijls nu al kleine ontmoetingsplekken: de aanwezigheid van een schooltje, een voetbalveldje, een sportzaal, een restaurant, een bakker, een bankautomaat, een ophaalpunt voor biogroenten of wasgoed maakt de plek herkenbaar voor de bewoners. Deze plekken zijn nog niet allemaal in kaart gebracht. Belangrijk is ze via participatie van onderuit te detecteren, te analyseren en de ontwikkelingsmogelijkheden te koppelen aan wat er vandaag is of wat er in de toekomst kan komen. Om een knooppunt te zijn moet de plek gekoppeld zijn aan voldoende netwerken, ze moet opgeladen worden met bijkomende (kleinschalige) functies én een gevarieerd pakket wonen: hier wordt gedifferentieerd verdicht. Dankzij een hogere woondensiteit worden kleinhandelzaken immers rendabeler: deze verdichting kan tot stand komen met kleinschalige meergezinswoningbouw met andere functies op de begane grond, maar ook compactere eengezinswoningen krijgen hier zeker een plaats. Deelpunten voor auto's, ateliers en buurthuizen laden deze kleinere knooppunten op. Alle randvoorwaarden moeten echter vervuld zijn om echt als knooppunt uit te groeien: een grotere woonverdichting is onmogelijk als niet voorzien wordt in buurtgerelateerde functies en een aanknopng op een netwerk niet gegarandeerd is. Het knooppunt krijgt via een vlotte fietsas en een frequentere bushalte connectie met de rest van de wijk en de historische kern. Via goed gekozen wandelpaden door de verkavelingen geeft het meer betekenis en structuur aan het omringende weefsel: het kan gekoppeld worden aan een buurtparkje (speelzones, petanque, zitelementen...) om er ook een ontmoetingsplek van te maken. Eigenheid en structuur geven we aan deze 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken door de verschillende bestaande en potentiële knooppunten met elkaar te verbinden door logische paden: de wegen worden herontworpen zodat fietsers en

voetgangers ze optimaal kunnen gebruiken, terwijl er ook voldoende plaats is voor een vlotte doorstroming van openbaar vervoer. De auto heerst niet meer alleen over deze wegen. Het veelal versnipperd aanwezige groen en de (grote) bomen die deze wijken nu typeren, zetten we bij herstructurering net in om de eigenheid en leesbaarheid van de wijk te versterken.

Buiten die assen en knooppunten, in het ongestructureerde monofunctionele weefsel errond, verdichten we op een bedachtzame manier. De aanwezigheid van groen en rust waren tientallen jaren geleden de doorslaggevende factoren die gezinnen deden beslissen daar te wonen. Dit groene karakter behouden en versterken we. Het groen geeft structuur aan het hele gebied en blijft de belangrijkste woonkwaliteit van wijken. De vaak versnipperde en onsamenvangende publieke ruimte wordt anders ingericht: doodlopende straten, te brede straten of onbestemde groene pleintjes worden omgevormd tot buurtpleintjes, speeltuintjes, volkstuintjes, petanquebanen... Zo stimuleer je kinderen om samen te spelen en nodig je ouders uit tot contact met de buurt, wat de betrokkenheid verhoogt en het identificatieproces bevordert. Het aandeel publieke ruimte wordt niet verkleind, maar gebundeld en efficiënter benut. Zo krijg je binnen een 'onbestemd' weefsel toch een centrumgevoel, een ontmoetingsplaats. Bestaande villa's worden stapsgewijs vervangen door betere typologieën (rijwoningen, halfopen bebouwingen, urban villa's, boven/benedenwoningen), telkens met respect voor de schaal en de context. Het energetische aspect wordt zeker in rekening gebracht: grotere, slecht geïsoleerde villa's worden beter afgebroken om plaats te maken voor een groepje compacte lage-energie-rijwoningen met tuin, dan dat ze opgesplitst worden in appartementen die op akoestisch en energetisch vlak slecht blijven scoren. Inzetten op grondgebonden wonen blijft in deze zones een belangrijk aandachtspunt. Herverkavelen, kavelruil, het stimuleren van bouwgroepen en cohousing zijn sterke instrumenten om dit te realiseren. We houden in het oog dat de verharding niet stelselmatig toeneemt, maar zoeken naar oplossingen om de footprint niet op te drijven. Parkeren organiseren we bij voorkeur in parkeervakken, waardoor de oppervlakte aan verharding beperkt wordt. Bovenstaande principes leveren een zachte vorm van verdichting op, maar vragen tegelijk om duidelijke overgangsregelingen - nieuwe inzichten vereisen ook een andere inrichting van de straat en de publieke ruimte - en een nieuwe manier van omgaan met voortuinen, afwerking zijkanten, groen, privacy, parkeren... Deze zachte verdichting vraagt een specifieke werkwijze in de tijd. Bij elke nieuwe aanvraag en beslissing moet de visie voor de gehele wijk in ogenschouw genomen worden: past wat wordt gevraagd in de ruimere verdichtingsstrategie voor de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijk?



### Strategie voor ruimtelijke knooppunten binnen de netwerken

Ruimtelijke knooppunten binnen de ruimtelijk structurende netwerken hebben ook potenties om te verdichten. Die verdichtingsknooppunten zien we in de eerste plaats als verwevingszones waar we functioneel verdichten. Welke dichtheid en welke functies op een bepaalde knoop gewenst zijn is afhankelijk van de plek binnen het ruimtelijk netwerk (zie hoofdstuk 2 van dit deel).

### Verdichtingsstrategie voor specifieke ruimtes

Een laatste kapstok waaraan we de verdichtingsstrategie ophangen, is de specificiteit van een stedenbouwkundige of thematische ruimte. We onderscheiden bedrijventerreinen, campussen en kantorensites. Verdichting op deze ruimtelijke entiteiten kan verschillende vormen aannemen:

- Bij (ver)nieuwbouw streven we naar maximaal gekoppelde en gesloten bebouwing, uiteraard binnen

de beperkingen betreffende brandveiligheid, naar stapeling van bouwlagen, zeker voor ondersteunende functies, en naar ondergrondse lagen (ideaal voor koele opslag).

- We bundelen en stapelen parkeervoorzieningen zoveel mogelijk in parkeergebouwen, op daken en ondergronds of half ondergronds.
- Vanuit het bedrijventerreinmanagement stimuleren we medegebruik van parkeerinfrastructuur of andere voorzieningen zoals vergaderaccommodatie of buitenruimte buiten de werkuren.
- We stimuleren vergroening en ontharding.
- We verhogen de ruimtelijke kwaliteit door toegankelijkheid en doorwaadbaarheid na te streven.

Het bestaande (erfgoed)landschap en het fysisch systeem vormen het uitgangspunt bij het ontwerpen.

### Samenvattend schema:

	Ter hoogte van knooppunten	Buiten ruimtelijke knooppunten
Binnenstad (historisch centrum en Kunstenkwartier)	<i>Optimaliseren, vernieuwen en beter benutten van de bestaande ruimte, met focus op verwevenheid (ook economische functies) en beeldwaarde</i>	
Kernstad	<i>Beperkt verdichten met aandacht voor publieke ruimte, economie en voorzieningen</i>	<i>Verluchten en vernieuwen (focus op publieke ruimte, voorzieningen en economie)</i>
Groeistad	<i>Sterk multifunctioneel verdichten</i>	<i>Eigenheid en leesbaarheid vergroten door de publieke ruimte aan te pakken Bedachtzaam verdichten met woningen</i>
Buitengebied	<i>Vernieuwen en verweven</i>	<i>Vernieuwen maar met lage dynamiek</i>

## Acties en instrumentarium

Instrumentarium voor slim verdichten, verluchten en ont-pitten verder uitwerken en/of invoeren (niet limitatief):

- We evalueren de woningtypetoets en voeren eventueel aanpassingen uit.
- We werken een kader voor het optoppen van woningen en bedrijven uit.
- We regelen bescherming, opdeling en gebruik van de eengezinswoningen in het Algemeen Bouwreglement.
- Uitwerken van algemene ruimtelijke kaders voor verdichting.
- We werken aan een vernieuwend instrumentarium om slim en gebiedsgericht te verdichten in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken. Dit kan bijvoorbeeld door verouderde verkavelingsvoorschriften op te heffen of te wijzigen.
- We onderzoeken de mogelijkheden om de groennorm juridisch te verankeren en/of een compensatiefonds voor groen uit te werken.
- We creëren een duidelijk beoordelingskader voor binnengebieden, specifiek in de kernstad (19de-eeuwse wijken).
- In afwachting van definitieve ontwikkeling zet de Stad in al haar entiteiten haar grondposities maximaal ter beschikking voor tijdelijke invulling en beheer.
- We maken een Geoloket Gentse wijken op voor monitoring en kwantitatieve tekortenanalyse op wijkniveau.
- We werken een kader voor de ondergrond uit, zodat de potenties en bedreigingen ervan bij projecten vroeg in het proces zichtbaar worden (ook wat betreft energie, met behulp van energiekaarten en energiescans en voor de impact op het archeologisch bodemarchief). Dit moet bij de structuurvisie ondergrond in beeld gebracht worden.

Strategieën voor slim verdichten en verluchten uitwerken (changemanagement):

- We doen aan kennisopbouw en kennisuitwisseling zowel stadsintern als extern met architecten, met experts sociologische en veranderaspecten, met ontwikkelaars en marktactoren.
- We stellen een voorbeeldendatabank voor een- en meergezinswoningen en andere stedelijke woningtypes op met inzet van modellen van de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen.
- We werken een handleiding uit omtrent ruimte-efficiënt combineren van functies.
- We bundelen goede voorbeelden van slim verdichten op bedrijventerreinen, campussen en kantorensites.

## 4.2. (Functioneel) verweven

We stappen grotendeels af van monofunctionele zones voor bijvoorbeeld bedrijvigheid, studenten of wonen en kiezen gebiedsgericht voor evenwichtige verweving met respect voor de eigenheid van een gebied. Door verschillende functies bijeen te brengen creëren we nabijheid en dynamiek. Functies kunnen ruimte delen, mobiliteit kan efficiënter georganiseerd worden, er ontstaan kansen voor gemeenschappelijke energiesystemen...

Ook voor de sociale cohesie is verweving een goeie zaak. Het sluit aan bij het principe van 'gedwongen ontmoeting': plaatsen creëren waar veel soorten mensen naar toe moeten. Dit is belangrijk om een eerste herkenning en ontmoeting tot stand brengen, zeker tussen personen van een diverse achtergrond.

We letten op dat bij grote functiemenging de ruimtelijke draagkracht niet wordt overschreden.

### Wat bedoelen we met 'verweving'?

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) wordt verweving als volgt omschreven: '...het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige wijze dat er een ruimtelijke meerwaarde, vormen van synergie en een complementariteit ontstaat. De wijze waarop en de mate waarin het verweven haalbaar is, heeft te maken met de hinder of de positieve effecten die nabijheid van andere functies of gebruik teweegbrengen, met de bestaande ruimtelijke structuur, met de ruimtelijke draagkracht (= eigenheid van de ruimte) en met de mate waarin de activiteit de ruimtelijke structuur wijzigt.'

De bovenstaande omschrijving van verweving kan op verschillende niveaus worden vertaald en krijgt afhankelijk van de ruimtelijke schaal een andere betekenis. Verweving op het niveau van de stad kan scheiding van functies zijn op het niveau van een stadsdeel, wijk of bouwblok; verweven functies op het niveau van het bouwblok of de straat kunnen op het niveau van het gebouw dan weer gescheiden zijn.

We streven niet alleen in de stedelijke ruimte naar verweving, maar ook in de onbebouwde open ruimte. We stimuleren verschillende vormen van verweving.

### Verweving binnen de stedelijke ruimte

We zorgen voor een evenwichtige verweving van woonondersteunende functies binnen het woonweefsel om het principe van nabijheid waar te maken. De strategie die is uitgewerkt voor de ruimtelijke knooppunten (zie hoofdstuk 2 in dit deel), is richtinggevend.

Verweving van economische functies in het woonweefsel vinden we belangrijk. Hoewel economische functies vaak onder druk staan binnen het woonweefsel, creëren ze dikwijls net een meerwaarde. Dit komt hieronder specifiek ter sprake in punt 4.2.1.

Bijzondere aandacht gaat ook naar grotere, vaak monofunctionele en gesloten instellingen en campussen. Deze moeten meer deel uitmaken van de stedelijke ruimte, zowel ruimtelijk als functioneel verweven. Dit bereiken we door ze zoveel mogelijk toegankelijk en doorwaadbaar te maken. Door planologische herbestemmingen (onder andere binnen RUP Stedelijk Wonen) maken we ook een functionele mix mogelijk, wat meervoudig gebruik van de ruimte stimuleert.

Het groeneruimtenetwerk versterken we binnen de bebouwde ruimte door op verschillende schaalniveaus te vergroenen. We zetten in op grotere groenruimtes (wijkparken), maar ook op fijnmazige groene verbindingen. Private groene ruimtes zijn belangrijk en maken we waar mogelijk toegankelijk.

### Verweving binnen de open ruimte

De open ruimte vrijwaren we zoveel mogelijk van bijkomende bebouwing en verharding. Wonen, werken en recreatie kan, maar we zien erop toe dat bestaande woningen en bedrijven de kwaliteit van de open ruimte zo weinig mogelijk aantasten.

Niet gewenste zonevreemde activiteiten dijen we in. Binnen het huidige Vlaams regelgevend kader zijn de instrumenten vanuit het beleid ruimtelijke ordening hiervoor relatief beperkt. Om flankerend beleid te kunnen uitstippelen is het echter noodzakelijk met kennis van zaken te kunnen spreken. Daarvoor brengen we binnen alle openruimtebestemmingen (gewestplan, RUP's, BPA's) volgende elementen in beeld:

1. strijdig gebruik van onbebouwde percelen: vertuining, verpaarding, openluchtrecreatie...
2. zonevreemd gebruik van gebouwen: wonen, niet-agrarische bedrijvigheid, handel, horeca...
3. de mate waarin dit zonevreemd gebruik nefast is voor de stedelijke natuur-, bos- en landbouwdoelinden.

We werken bijkomende ruimtelijke en vooral andere instrumenten uit om strijdig en zonevreemd gebruik van de open ruimte beter te sturen en eventueel te verbieden.

Recreatief medegebruik van de open ruimte is wenselijk. We zetten daarom in op:

- voldoende (recreatieve) groene ruimte op de verschillende schaalniveaus
- verhogen van de kwaliteit van het openbaar groen
- voldoende toegankelijk bos
- streven naar recreatief medegebruik in groene ruimtes met andere hoofdfunctie
- uitbouwen van een recreatief groeneruimtenetwerk
- tijdelijk recreatief gebruik

Hierna gaan we dieper in op hoe en waar we specifieke functies kunnen verweven. We belichten:

- diversiteit door verweving van verschillende woningtypes
- verweving van economische functies in het woonweefsel en (beperkte) verweving binnen specifieke economische zones
- verweving van en voor stadsgerichte landbouw.

### Verweving van verschillende woningtypes brengt diversiteit tot stand

Gent wil een woonstad zijn voor iedereen: arm, rijk, jong, oud, alleenstaanden, koppels met en zonder kinderen... De verschillende wijken zijn een afspiegeling van de bevolking. Een voldoende menging van woningtypes is dus van belang in elke wijk, al kan en moet de mate van menging niet overal gelijk zijn, maar van elk type is een minimumaandeel zeker aangewezen. Het stadscentrum en de historische kernen zullen vanzelfsprekend meer alleenstaanden, starters, ouderen en gezinnen met een beperkter gezinsbudget opvangen, omdat de verplaatsingskosten er een pak lager liggen en de levensloopbestendigheid er groter is. 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken hebben dan weer een groter aandeel gezinnen met kinderen, omdat een grondgebonden woning in een rustigere omgeving voor vele jonge gezinnen nog steeds de ideale woonomgeving is.

Het principe van een **levensloopbestendige wijk** willen we vastleggen. Het is een wijk waar alle leeftijden en alle samenlevingsvormen over alle generaties heen er een plek kunnen vinden.

We zorgen dus niet alleen voor diversiteit in functies (verweving), we zien er ook op toe dat er voldoende verschillende woningtypes zijn in functie van de verschillende en veranderende woonwensen.

In elke wijk zullen we het woonaanbod monitoren en inspelen op gewijzigde behoeften: de capaciteit van kinderopvang, buurtscholen, speelvoorzieningen, jeugdinfrastructuur, buurtwinkels, wijkgezondheidscentra, woon-zorgzones... moeten afgestemd zijn op en

meegroeien met het bestaande en toekomstige woonaanbod. We werken daarvoor een Geoloket Gentse wijken uit dat deze monitoring en afstemming mogelijk moet maken.

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

Daarnaast experimenteren we ook met **andersoortige gezinsvriendelijke woningtypes**: dit zijn al dan niet gestapelde woningclusters met ruimere woningen met drie of vier slaapkamers, voldoende (fietsen)bergingen, een eigen toegang én een fors bemeten buitenruimte, zodat deze ook aantrekkelijk kunnen zijn voor gezinnen met kinderen.

Op spontane wijze worden er weinig drie- of vierslaapkamerappartementen gebouwd, hoewel een appartement voor gezinnen met heel kleine kinderen of met jongeren en jongvolwassenen een aantrekkelijke en duurzame oplossing kan zijn. Daarom vraagt de Stad dat bij nieuwbouw minimaal een kwart van de appartementen over drie of meer slaapkamers beschikt. We monitoren of deze woningen effectief gebruikt worden door gezinnen met kinderen en sturen bij waar nodig. We staan initiatiefnemers bij om deze aantallen in hun ontwerp te plannen.

We zorgen voor voldoende **aangepaste woningen voor ouderen** in elke wijk. De studie Ruimte voor Ouderen stelt dat alle ouderen de keuze moeten hebben om in hun vertrouwde wijk te blijven wonen. Een voldoende pakket aangepaste woningen is daarbij belangrijk. We zorgen ervoor dat **erkende groepen van assistentiewoningen** voldoende over het grondgebied van Gent worden gespreid, zodat er in de ene wijk geen overaanbod en in de andere wijk een tekort ontstaat. We wijzen investeerders op mogelijkheden en vragen een engagement om overeenkomsten te sluiten met zorgpartners.

We plannen deze erkende groepen van assistentiewoningen in de kernen van grotere en kleinere ruimtelijke knooppunten waar alle voorzieningen op wandelafstand (400 meter) aanwezig zijn, met hoogwaardig openbaar vervoer, veilige fietsassen en voldoende brede voetpaden. Door hun beperktere mobiliteit is het immers belangrijk dat ouderen boodschappen kunnen doen en hun sociale contacten kunnen onderhouden zonder een auto nodig te hebben.

We bouwen woon-zorgsites uit: dit zijn sites waar de oudere nog kan kiezen voor een volledig zelfstandige woning, terwijl de overgang naar een woonomgeving met hulp en later naar een kamer in een **woon-zorgcentrum** minder bruusk verloopt. Daarnaast stimuleren we ook de meer experimentele woonvormen zoals **cohousing voor senioren**: een groep gelijkgestemde ouderen die voor elkaar willen zorgen: ze hebben elk hun eigen woning, maar ook een gemeenschappelijke ruimte voor sociaal contact, samen koken enzovoort, en organiseren zelf de nodige hulp.

We zetten in op **voldoende sociale huisvesting en andere vormen van betaalbaar wonen**.

De markt speelt doorgaans tot op zekere hoogte in op de groeiende diversiteit aan gezinnen, maar een zekere overheidssturing is nodig om het recht op wonen te garanderen voor alle inwoners. In deze tijden van crisis en werkonzekerheid dreigt de ongelijkheid op de woningmarkt verder toe te nemen tussen mensen die een goede woning kunnen kopen of huren en mensen voor wie dit allemaal onbetaalbaar wordt.

De wachtlijsten voor **sociale woningbouw** blijven groeien, mede door het grote renovatieproces van sociale woningbouw de afgelopen jaren. Dit renovatieproces is een werk van lange adem en zal ook nog het komende decennium wegen op de wachtlijsten: door de renovaties is er een grote herhuisvestingoperatie nodig voor zittende huurders, waardoor kandidaat-huurders langer op de wachtlijst blijven staan. Het is dan ook belangrijk om te blijven voorzien in nieuwe sociale woningbouw. Deze wordt zo goed mogelijk nabij de ruimtelijke knooppunten ingevoegd: dikwijls zijn voorzieningen op wandelafstand en een frequente buslijn een eerste stap naar een beter en menswaardiger sociaal leven en integratie in de maatschappij.

'Sociaal' betekent tegelijk aandacht voor de renovatiebehoefte qua basiskwaliteit en energiezuinigheid voor wie met veel moeite een oude woning gekocht heeft. 'Sociaal' betekent ook dat we een woonaanbod creëren voor die groep die net te veel inkomsten heeft om in aanmerking te komen voor een sociale woning, maar te weinig verdient om op de private markt een woning te kopen of te huren. We stimuleren budgetwoningen en kavelprojecten.



We hanteren daarom een getrapte werkwijze om het aanbod aan sociale huisvesting en budgetwoningen te verruimen:

1. De socialehuisvestingsmaatschappijen zetten hun eigen gronden maximaal in voor sociale woningbouw. Onbebouwde gronden zijn daarbij het makkelijkst, maar ook in bestaande sociale woningbouwprojecten kan een verdichtingsoperatie bijkomende sociale woningbouw opleveren.
2. We zetten de geschikte gronden van Groep Gent zoveel mogelijk in voor sociale woningbouw (als prioriteit) en budgetwonen (in tweede instantie).
3. In projecten van sogent integreren we maximaal sociale woningen. We hanteren als principe minimaal twintig procent sociale woningbouw in elk project van sogent, en twintig procent budgetwonen of kavelprojecten (stedelijke woonkavels). Deze budgetwoningen en/of stedelijke woonkavels worden onder de marktprijs verkocht aan een zeer specifieke doelgroep die moet voldoen aan een reeks voorwaarden.
4. In private projecten stimuleren we een mix aan woningtypes, met waar mogelijk ook ruimte voor sociale huisvesting en budgetwoningen.

We zorgen voor een voldoende en degelijk aanbod aan **studentenhuisvesting**.

Gent is de studentenstad van Vlaanderen. We willen onze studenten een passend woonaanbod bieden. Studenten zitten bij voorkeur op kot in de buurt van hun onderwijs-campus, en vlak bij voorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoer en vlotte fietsassen. We bewaken het evenwicht tussen studenten en bewoners in elke wijk. Er wordt met de nodige voorzichtigheid onderzocht waar grootschalige studentenhuisvesting mogelijk is, zonder hinder te creëren voor de omgeving. Door het faciliteren en stimuleren van een bijkomend aanbod aan grootschalige studentenhuisvesting, waarin ook rekening wordt gehouden met de woonwensen van studenten (mix van studentenkamers, studentenstudio's en studentenappartementen), hopen we de traditionele eengezinswoningen die dikwijls door studenten worden bewoond opnieuw in te kunnen zetten in de reguliere woningmarkt voor gezinnen.

We staan open voor **nieuwe woonvormen**, zoals hospita-wonen, cohousing, CLT...

Gent wil een broedplaats zijn voor nieuwe woonvormen. We willen deze mogelijk maken, faciliteren en begeleiden, maar ook analyseren en evalueren wat de kritieke succesfactoren zijn en welke elementen kunnen bijdragen tot verbetering. Dergelijke nieuwe projecten kunnen de sociale cohesie van een buurt versterken: ze mogen geen eiland op zich zijn, maar bedden zich in de bestaande structuur in en voegen meerwaarde toe: zij geven eigen-

## Hoe ondersteunen we een divers en betaalbaar woonaanbod?

### Aanbod en behoefte monitoren

Enkel door systematische monitoring van data over huisvesting in Gent kunnen we met ons woonbeleid anticiperen op de toekomst. We brengen het wonen in Gent in al zijn aspecten zoveel mogelijk in kaart. Monitoring van vraag en aanbod zijn belangrijk om de realisatie van een passend woonaanbod te sturen, vooral omdat we daarvoor voornamelijk afhankelijk zijn van private initiatieven.

### Versterken van een gepast instrumentarium

(Bestaande) instrumenten/acties om tot een gediversifieerd aanbod te komen

- Algemeen Bouwreglement
- Specifieke voorschriften in RUP's
- Woningtypetoets<sup>29</sup>
- Mix stimuleren bij meergezinswoningen (maximaal 25 procent één slaapkamer, minimaal 50 procent twee slaapkamers en minimaal 25 procent drie of meer slaapkamers)
- (Voorbesprekingen bij) vergunningsdossiers.
- Bij elk nieuw woonproject streven naar een derde woningen voor gezinnen met kinderen in de groeistad en een kwart in de kernstad.

Instrumenten/acties om het aandeel sociale en betaalbare woningen te verhogen

- We zoeken zelf locaties waar kleinschalige socialewoningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden.
- We leggen een gecoördineerde werkwijze voor de stadsdiensten vast.
- Via sogent verruimen we het aanbod goede (nieuwbouw)woningen, zowel door grotere projecten als door kleinschaliger kavelprojecten.
- We sturen hierop tijdens het vergunningverleningsproces.

<sup>29</sup> De woningtypetoets Gent vormt een 'afwegingskader' waarbinnen we elementen definiëren die leiden tot een voorstel waar meergezinswoningen toegelaten zijn, waar eengezinswoningen verplicht zijn en waar andere stedelijke woningtypes mogelijk zijn. Het is geen verordenend instrument, maar een objectieve beoordelingsmethodiek om te bepalen welk type woning op een perceel het meest geschikt is. Dit gebeurt door op een uniforme wijze de omgeving, de burens, het perceel, het mogelijke volume en de parkeermogelijkheden in beeld te brengen. We bespreken op open wijze de voorstellen van bouwheren en adviseren mensen die van plan zijn een perceel te kopen. De woningtypetoets geeft kopers vooraf een duidelijke richtlijn van wat op een perceel de voorkeur binnen het woonbeleid geniet.

## Verweving van economische functies

Met verweefbare economische activiteiten bedoelen we activiteiten die kunnen worden ingepast in een stedelijke woonomgeving en die niet op een aparte, gebufferde locatie moeten worden afgescheiden van andere functies (zoals wonen, natuur of kwetsbare voorzieningen). We spitsen ons toe op verweving van bedrijvigheid, verweving van handel en diensten, verweving van kantoren en gerichte verweving binnen economische zones.

### **Verweving van bedrijvigheid binnen het woonweefsel**

We willen (nog) meer werkgelegenheid in het woonweefsel. Bedrijven en ondernemingen die een locatie zoeken en een **'verweefbaar profiel'** hebben, willen we in eerste plaats in het woonweefsel een plaats kunnen aanbieden. Verweving is de regel, scheiding de uitzondering.

Door verweving heeft veel voordelen:

- nabijheid en clustering van diverse functies doet een aantrekkelijk woon- en werkklimaat ontstaan;
- er ontstaan mogelijkheden voor gedeeld/meervoudig ruimtegebruik;
- het biedt de kans duurzame mobiliteit beter te organiseren (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer);
- het schept potenties voor gemeenschappelijke energiesystemen.

Voorwaarde hier is dat er voldoende aanbod is. We moeten nieuwe instrumenten of initiatieven uitwerken die voldoende economisch aanbod in het woonweefsel creëren (zie verder onder 'Hoe creëren we voldoende economisch aanbod: methodiek').

We moeten in de eerste plaats zicht krijgen op vormen van bedrijvigheid die verweefbaar zijn binnen het stedelijk woonweefsel; we brengen daarbij de mogelijke hinder voor omliggende functies in rekening. Maar anders dan de bestaande wetgevende kaders mogen een nieuwe methodiek en een nieuw wetgevend kader niet meer uitgaan van het scheiden van functies, maar moeten ze net vertrekken van het verwevingsprincipe en aangeven hoe we met hinderfactoren omgaan en wat vanwege overlast voor de omliggende functies níét verweefbaar is.

### **Verweving van handel en diensten in het woonweefsel**

We organiseren verweving op verschillende schaalniveaus (voorzieningen en handel in grotere woonprojecten, maar ook wonen boven winkels). Kleinschalige handelszaken en diensten kunnen overal in het weefsel worden opgenomen; in de woonlinten in het buitengebied blijft dit beperkt. Grotere handelszaken en diensten worden vooral op de stadsregionale en stedelijke **ruimtelijke knooppunten** ontwikkeld. Bestaande monofunctionele concentraties van **baanwinkels** aan steenwegen vormen we om tot meer multifunctionele knooppunten met de

nadruk op de economische functie (handel, kantoren en andere verweefbare economische functies), maar met ook ruimte voor wonen, ondersteunende voorzieningen en groen.

### **Verweving van kantoren in het woonweefsel<sup>30</sup>**

De kantoren van de toekomst dragen bij aan een verweven straatbeeld. Een gezonde mix van functies maakt een buurt levendig, waardoor deze functies elkaar nog meer zullen versterken. Het combineren van functies maakt ook het delen ervan evidentier. Samenwerkingsverbanden tussen de stad, de buurtbewoners en private spelers garanderen een optimaal gebruik van de infrastructuur en groene ruimte. Publieke en semiprivat parkjes, groengevels en (betreedbare) groendaken bij kantoorgebouwen bieden zowel voor het werken in de stad als voor de bewoners en bezoekers de nodige ademruimte en verkoeling.

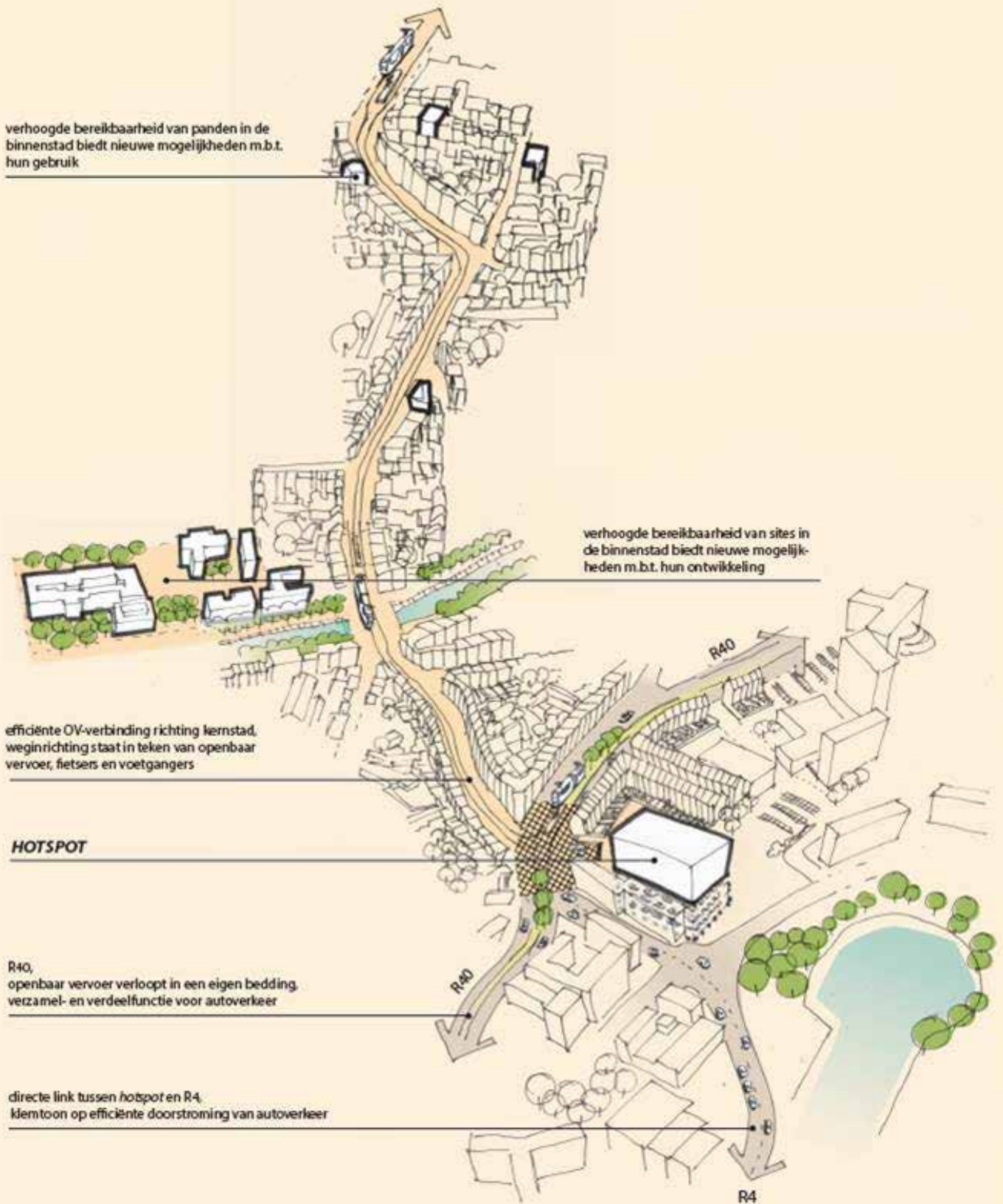
Kantoorgebouwen moeten duurzame, energiezuinige en slimme gebouwen zijn die niet langer enkel een kantoorfunctie hebben. Met een intelligent en flexibel ontwerp krijgen zonder veel extra kosten ook andere functies zoals retail, wonen, horeca, educatie een plaats.

In de hele kwestie staat **multimodale bereikbaarheid** centraal. Door een goede locatiekeuze stimuleren we duurzame vervoersmiddelen (te voet, fiets, openbaar vervoer). Daarom worden grote kantoorcomplexen prioritair geleid naar de stationsomgevingen Gent Sint-Pieters en Dampoort en naar The Loop. Verder willen we kantoren zoveel mogelijk verweven op goed bereikbare locaties binnen de stedelijke ruimte. De volledige binnenstad en de ruimtelijke knooppunten in de groeistad zijn locaties met potenties. Voor een aantal steenwegen zijn specifieke beleidskeuzes gemaakt die we aanhouden.

In de **binnenstad** onderscheiden we drie basistypes voor kantoren. Door daarop in te zetten kunnen kantoren op vele plaatsen in de binnenstad vorm krijgen, creëren ze daar toegevoegde waarde en versterken ze elkaar. Door een slimme positionering dragen deze kantoren bij aan een hoogstaande verdichting van het historisch centrum, althans wanneer ze ingezet worden om ongebruikte of onderbenutte gebouwen en gronden te activeren.

<sup>30</sup> Zie ook nota 'Kantoren in de binnenstad 2030' (resultaten van het cocreatietraject)

verhoogde bereikbaarheid van panden in de binnenstad biedt nieuwe mogelijkheden m.b.t. hun gebruik



verhoogde bereikbaarheid van sites in de binnenstad biedt nieuwe mogelijkheden m.b.t. hun ontwikkeling

efficiënte OV-verbinding richting kernstad, weginrichting staat in teken van openbaar vervoer, fietsers en voetgangers

**HOTSPOT**

R40, openbaar vervoer verloopt in een eigen bedding, verzamel- en verdeelfunctie voor autoverkeer

directe link tussen hotspot en R4, klemtoon op efficiënte doorstroming van autoverkeer

R4



De drie types zijn de volgende:

- Het **'kleine kantoor'** bevindt zich in het fijnmazige (woon)weefsel van de binnenstad. Het is een grotere woning die geheel of gedeeltelijk wordt omgevormd tot kantoor. Er kan een grote variatie van kleine zelfstandigen, starters, (creatieve) bedrijfjes (met veel jonge werknemers) terecht. Door zijn ligging heeft het kleine kantoor een directe relatie met het centrum: alles is vlakbij (koffiebar, restaurant, buurtwinkel, kinderopvanglocaties, chemische reiniging, print-shop...). Die kleine kantoren verlevendigen het centrum en waarderen het op.
- Het **'grote kantoor'** vindt zijn plaats op verlaten of onderbenutte locaties in het centrum, vaak in karaktervol en uniek patrimonium. Dat krijgt dan nieuw leven door een combinatie van functies: naast kantoren is er ook plaats voor retail, horeca, educatie en wonen. Door de juiste verdichting en optimale benutting brengen de sites extra leven in de binnenstad. De grote kantoren

moeten ook een bijdrage leveren aan meer groen in de binnenstad door een openbaar parkje, een groendak of groengevel in het ontwerp te integreren.

- Voor de **'hotspots'** is de locatie de doorslaggevende factor: ze bevinden zich op (multimodale) ruimtelijke knooppunten in het netwerk. Hierdoor zijn ze vlot bereikbaar. De parkeervoorzieningen dienen ook als buurtparking of zelfs als P+R. Hotspots zijn intelligente en flexibele gebouwen, die aanpasbaar zijn aan toekomstige behoeften. Parkeer- of kantoorruimte kan na verloop van tijd wijzigen in ruimte voor bijvoorbeeld retail of ontspanning. Het zijn allesbehalve monofunctionele kantoorgebouwen. Ze verbeteren de buurt door een plaats te geven aan nuttige functies zoals een supermarkt, kinderopvanglocaties, openbaar groen of loketten van dienstverlenende sectoren. Verlaten of onderbenutte locaties aan de rand van de binnenstad (zoals grote verharde parkeerterreinen, gebouwen met weinig bouwlagen,





monofunctionele blokken) bieden veel mogelijkheden voor verdichting van goede kwaliteit; samenwerking, bijvoorbeeld tussen grondeigenaren, zal hierbij leiden tot een optimaal resultaat waarbij alle partijen winnen.

In de **groeistad** zijn kantoren mogelijk op goed bereikbare **ruimtelijke knooppunten**. In knooppunten van wijk-niveau zijn enkel kleinere kantoren gewenst. Op knooppunten van stedelijk of stadsregionaal niveau zijn grotere kantoorontwikkelingen mogelijk. We kiezen steeds voor verweving van functies. De schaal van de kantoor mogelijkheden worden bepaald door de draagkracht van de plek. De bereikbaarheid is een belangrijk criterium bij die afweging.

Kantoren aan de **steenwegen** moeten beperkt blijven in oppervlakte om niet in concurrentie te treden met de binnenstad, kernstad en de stationsomgevingen. De Kortrijksesteenweg, de Antwerpsesteenweg en de Brusselsesteenweg lichten we uit. Daar respecteren we de gebiedsspecifieke keuzes die al gemaakt zijn. Voor de andere steenwegen ontwikkelen we ook een visie waarin we dan een gebiedsspecifiek beleid voor kantoren uitwerken.

- De Kortrijksesteenweg wordt verder ontwikkeld volgens een asymmetrisch profiel. De noordzijde biedt ruimte voor een goed ingerichte en efficiënt georganiseerde baanwinkstrip. De zuidzijde behoudt zijn fijnmazige korrel- en groenuitzicht en biedt daarbinnen ruimte voor kleinschalige kantoorontwikkeling. Enkel ter hoogte van het kruispunt met de E40 kan gericht ontwikkeld worden in functie van een grootschaliger kantoorontwikkeling, maar alleen met een gepaste mobiliteitsbeheersing. Buiten dit 'baken' is er geen grootschalige kantoorontwikkeling meer mogelijk.
- De Antwerpsesteenweg laat ook geen grootschalige kantoorontwikkeling toe. Hij is qua functies zeer divers met een nevenschikking van wonen, commerciële functies (variërend in schaal en mobiliteitsprofiel), kleinere kantoren en bedrijven. Deze mix blijft behouden, maar wordt duidelijker gestructureerd.
- Ook de Brusselsesteenweg laat geen grootschalige kantoorontwikkeling toe. We zetten in op een gemengde ontwikkeling waarbij een commerciële gelijkvloerse verdieping (of diensten) wordt gecombineerd met wonen of kleinschalige kantoren erboven. Anders dan bij de andere twee steenwegen wordt het wonen dus zoveel mogelijk op het steenweggebeuren betrokken.

### Acties

- Opmaak opportuniteitenkaart  
We maken een opportuniteitenkaart op die (potentiële) kantoorlocaties in beeld brengt. Dit gebeurt op basis van diverse data die samengebracht worden, namelijk:
  - identificatie van de belangrijkste multimodale knooppunten
  - identificatie van energiegrids en hotspots waar via klimaatpositieve gebouwen, collectieve zonne-energiesystemen, of grootschalige geothermie een clustering of afstemming van energie- en warmtevraag wenselijk is
  - huidig planningskader
  - bestaande locaties van kantoren
  - afwegingskader voor kantoren
  - aantal fiets- en autoparkeerplaatsen

Na opmaak van een afwegingskader en een opportuniteitenkaart wordt dit voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen om te gebruiken als kader voor vergunningverlening.

- Screening bestaand en ontwikkeling vernieuwd instrumentarium  
In eerste instantie zal het van belang zijn het huidige planningskader (RUP's, BPA's, Algemeen Bouwreglement, verkavelingsvergunningen... ) voor de realisatie van kantoren te screenen. Daarnaast worden ook de bestaande instrumenten in kaart gebracht.  
In overleg met de actoren op de kantorenmarkt wordt voor de verschillende instrumenten geanalyseerd in welke mate ze actief (kunnen) bijdragen aan de realisatie van de visie op kantoorontwikkeling. Er worden kansen gedetecteerd en aan bestaande of potentiële instrumenten gelinkt. Op basis van de analyse worden eventuele aanpassingen, herzieningen, nieuwe instrumenten onderzocht en doorgevoerd.

### **Gerichte verweving binnen economische zones**

Bestaande economische zones kunnen een stuk multifunctioneler worden. Essentiële voorwaarde is dat die multifunctionaliteit ten dienste staat van de economische ontwikkeling en ze versterkt en dat ze in geen geval beperkend is voor (toekomstige) bedrijven. Ze draagt ook bij tot beter ruimtegebruik. We moeten de bedrijfs wereld bij deze evolutie betrekken zodat die de voordelen van die multifunctionaliteit leert kennen.

Door verweving in het woonweefsel te stimuleren reserveren we tegelijk bestaande economische zones – los van ondersteunende en complementaire functies – exclusief voor ondernemingen die door hun specifieke profiel niet verweefbaar zijn in woongebied en die dus op een economische zone thuishoren: milieuactiviteiten, schaal van het bedrijf, mobiliteitsaspecten, watergebondenheid, clustervorming... We stellen vast dat op de bestaande bedrijventerreinen nu relatief veel diensten, kantoren, onderwijsvoorzieningen of kleinere bedrijven zitten die daar eigenlijk niet thuishoren. Vaak is ons plannings- en vergunningeninstrumentarium niet krachtig genoeg om hier te sturen en maken we ad-hoc-keuzes, missen we kansen of komen bedrijven niet op de meest geschikte plek terecht. We hebben daarom de ambitie de specifieke bedrijfslocaties te optimaliseren door bedrijfsprofielen (vanuit ruimtelijk oogpunt) te koppelen aan het ruimtelijk profiel van de werklocatie. Voor de meeste werklocaties is het gewenste ruimtelijk profiel nog onvoldoende uitgewerkt.<sup>31</sup> Er is een duidelijke behoefte aan een afwegingskader/instrument dat

- ons de mogelijkheid biedt het ruimtelijk functioneren en de ruimtelijke impact van economische zones beter en proactief te sturen;
- ons helpt vraag en aanbod naar ruimte voor ondernemen beter te matchen en de juiste bedrijven op de juiste plek te krijgen;
- flexibiliteit mogelijk maakt, zodat we kunnen inspelen op kansen of nieuwe trends;
- verweving en multifunctionaliteit stimuleert;
- bijdraagt tot het sluiten van kringlopen (energie, afval, water...).

Om dit beter te sturen werken we op korte termijn een instrument<sup>32</sup> uit: het **DNA voor werklocaties**, met in eerste instantie aandacht voor economische zones, nadien ook voor woonzones. Het wordt een hanteerbaar en strategisch afwegingsinstrument waarmee we op een

eenvoudigere manier economische invullingen (ruimtelijk) sturen; we houden ons daarbij niet zozeer bezig met het definiëren van een bepaalde economische activiteit (kantoren, leisure, KMO's...), maar kijken vooral naar het (ruimtelijk) functioneren van die activiteit. Dat koppelen we aan de (ruimtelijke) eigenschappen van een locatie: het *verweefbaarheidsprofiel* (site) moet matchen met het *verwevingsprofiel* (activiteit).

Dit instrument moet de leidraad vormen bij de vergunningverlening en kan tegelijk meer duidelijkheid en rechtszekerheid bieden aan de investeerder/eigenaar.

De afweging verloopt in verschillende stappen:

1. In eerste instantie respecteren we bij de invulling van bedrijventerreinen de algemene principes uit Ruimte voor Gent en uit de strategische meerjarenplanning. Verweving is een belangrijke doelstelling. Voor elk bedrijventerrein specificeren we op het niveau van de volledige economische zone de belangrijke ruimtelijke principes en de manier waarop ze toegepast moeten worden. Mogelijke criteria zijn: doorwaadbaarheid, verwevenheid, gedeeld ruimtegebruik, bescherming van cultuurhistorisch erfgoed en waardevolle groenelementen.
2. De ruimtelijk-juridische context (Gewestplan, RUP's, BPA's, Algemeen Bouwreglement...) geldt als bindend kader. De voorschriften en regels die deze beleidsinstrumenten opleggen, zetten al de krachtlijnen uit voor de gewenste ontwikkeling van een gebied. We interpreteren de bestaande voorschriften vanuit de actuele en vernieuwde economische context.
3. Ten slotte hanteren we voor elke zone bijkomende relevante parameters waaraan economische functies moeten voldoen, wanneer ze zich binnen die zone willen vestigen. In eerste instantie kijken we naar parameters met een grote ruimtelijke impact. Omdat het economisch beleid ook doelstellingen heeft die we niet ruimtelijk kunnen vertalen, nemen we ook andere parameters met weinig of geen ruimtelijke impact in beschouwing; dit moet ons de kans geven heel gericht in te spelen op economische trends en vragen.

De thema's die we onderscheiden en waar we telkens parameters aan koppelen, zijn de volgende: ruimtelijke kenmerken van het bedrijf, mobiliteitskenmerken van het bedrijf, milieutechnische kenmerken van het bedrijf, economische kenmerken van het bedrijf en andere (sociale en maatschappelijke) kenmerken van het bedrijf.

<sup>31</sup> Zeker bij zones waar de gewestplanbestemming (weinig of) niet specificeert welk soort economie ruimtelijk mogelijk of wenselijk is. Maar ook recentere BPA's en zelf RUP's geven ons niet altijd de ruimtelijke kapstokken om de ontwikkelingen voldoende te sturen.

<sup>32</sup> Bij het verder concretiseren en toepassen van deze werkwijze, laten we ons inspireren door gelijkaardige instrumenten die recent werden uitgewerkt door VOKA Oost-Vlaanderen (Spazio, zie <https://www.voka.be/oost-vlaanderen/diensten/spazio-gemeenten-geven-ruimte-aan-bedrijven/>) en Leiedal in opdracht van het Agentschap Ondernemen (Kameleonproject, zie <http://ondernemenindekern.leiedal.be/>)

### **Hoe creëren we voldoende economisch aanbod: methodiek en actuele (tussentijdse) resultaten**

De ruimte is schaars. Verstandig groeien is het sleutelwoord, ook bij economische ontwikkelingen. We zetten daarom vooral in op verweving, verdichting en nabijheid. De economische groei vangen we op binnen de bestaande harde bestemmingen (invullen vrijliggende percelen, meervoudig ruimtegebruik, slim verdichten). We bestemmen dus (per saldo) geen bijkomende harde bestemmingszones, maar kiezen voor inventieve oplossingen waarbij we de beschikbare ruimte en het bestaande patrimonium op een efficiënte(re) manier gebruiken, rekening houdend met de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit.

Tegelijk willen we voor een gepast en kwalitatief sterk aanbod zorgen. Om dit op een ruimtelijk doordachte manier te doen zijn volgende aspecten belangrijk:

1. Doorgedreven monitoring (om te anticiperen op eventuele tekorten)
2. Kaderen binnen stadsregionale context
3. Getrapt ruimtelijk afwegingskader
4. Uitwerken en toepassen van een gepast instrumentarium

Deze aspecten zijn hierna kort toegelicht.

#### **1. Monitoren van aanbod en behoefte**

Volgende monitoringen gebeuren permanent. We vatten ze jaarlijks in een monitoringsrapport.

##### **A. Behoeft aan werkruimte**

###### **Wat moeten we monitoren?**

- Graad van verweving<sup>33</sup>
- Evolutie van de ruimtebehoefte<sup>34</sup>

33 We trachten zicht te krijgen op de graad van verweving van economische functies en de evolutie daarin door  
- een kwantitatieve en kwalitatieve analyse van de huidige ruimte-inname op de Gentse bedrijventerreinen (niet-verweven vraag);  
- de analyse van de huidige ruimte-inname en evolutie van verweven activiteiten buiten de bedrijventerreinen op basis van GIS-data;  
- een beeld van het soort activiteiten die verweven (kunnen) worden.  
Door deze gegevens te monitoren meten we of de verwevingsgraad - door een gericht beleid - toeneemt.

34 We trachten zo goed mogelijk inzicht te krijgen in de toekomstige economische ruimtebehoefte in Gent en de omliggende regio op basis van economische (groei van de werkgelegenheid, groei van het aantal vestigingen, ruimtegebruik per vestiging,...) en niet-economische (prognose van aantal inwoners op actieve leeftijd,...) indicatoren en op basis van effectieve en concrete aanvragen bij de Dienst Economie. De precieze manier van monitoren (zowel kwantitatief als kwalitatief) wordt nog uitgewerkt.

### **Inschatting huidige ruimtebehoefte aan economische zones**

De economische ruimtelijke behoefte is afhankelijk van een aantal trends én van het gevoerde ruimtelijk-economische beleid. Ze is daardoor niet zo eenvoudig te schatten. Door instrumenten en strategieën in te zetten waardoor we zuinig ruimtegebruik en verweving van economische functies in het woonweefsel stimuleren, beperken we de ruimtelijke behoefte.

We schatten de groei van de werkgelegenheid op het volledige Gentse grondgebied tot 2030 op ongeveer 30.000. Als we ervan uitgaan dat Gent zijn taak als regionale groeipool blijft vervullen, zou er tot 2035 binnen Gent (exclusief de afgebakende Zeehaven) een behoefte zijn aan ongeveer 150 à 200 hectare zones met een economische bestemming (of 120 à 150 hectare tot 2030). Dit cijfer houdt al rekening met meer verweving van economische activiteiten binnen het woonweefsel (één procentpunt extra verweving) en een ruimte-efficiëntere invulling op de toekomstige percelen met tien procent. Door een sterk sturend beleid kunnen we de ruimtebehoefte nog verkleinen.

##### **B. Aanbod**

###### **Wat moeten we monitoren?**

- Analyse van de voorraad op de Gentse bedrijventerreinen (niet-verweven aanbod)<sup>35</sup>
- Monitoring van verweven aanbod<sup>36</sup>

### **Schatting bestaand ruimteaanbod aan economische zones**

Op basis van GIS-analyse is het aanbod in / aan bedrijventerreinen in beeld gebracht. Alle percelen op zones met een economische bestemming die helemaal of deels onbebouwd zijn, werden geïnventariseerd; hierin zitten ook reservegronden van bestaande bedrijven vevat.

35 We brengen het aanbod op de bedrijventerreinen zo gedetailleerd mogelijk in beeld; we maken een duidelijk onderscheid tussen reservegronden, terreinen die beschikbaar moeten worden gemaakt (ontsluiting, sanering...) en terreinen die effectief de eerstkomende jaren beschikbaar zijn. Door een specifiek stimuleringsbeleid kunnen we wel sturen zodat reservegronden sneller op de markt komen. We onderscheiden verschillende types van aanbod met een verschillende kans op ontwikkeling (leegstand, terreinen die wel/niet uitgifteklaar zijn, terreinen die in particulier eigendom zijn en terreinen waar de regie in handen van de overheid is). We monitoren verder de zonevrije functies op bedrijventerreinen, verweefbare activiteiten op bedrijventerreinen, planologisch aanbod en eventuele herbestemmingen... We monitoren die gegevens, zodat we de evolutie van het beschikbare aanbod gedetailleerd in beeld hebben en daar snel kunnen op anticiperen. We onderzoeken of we deze database kunnen linken aan de vergunningverlening in functie van adequate bijsturing van aanvragen en bij het monitoren van de voortgang (cf. inventaris onbebouwde percelen). De methodiek van monitoren werken we nog uit.

36 Onder andere (dreigende) leegstand van economische ruimte in woonweefsel monitoren, potenties in projecten (raming gedeeltelijk economisch gelijkvloers...) en evaluatie van het aandeel niet-verweefbare activiteiten die wel verweven zijn. Van deze laatste kan verwacht worden dat zij op relatief korte termijn een bijkomende vraag naar industriegrond zullen opleveren.

Er werd een onderscheid gemaakt tussen bedrijven-terreinen (KMO, regionaal), logistiek, wetenschapspark, kennisbedrijvigheid en kantoren. De beschikbare terreinen werden daarnaast ook opgesplitst in categorieën:

publiek eigendom, meteen te ontwikkelen

1. privé-eigendom, meteen te ontwikkelen
2. publiek eigendom, nu niet ontwikkelbaar, inspanningen vereist (bijvoorbeeld start aanleg wegenis)
3. privé-eigendom, nu niet ontwikkelbaar, inspanningen overheid vereist (bijvoorbeeld RUP)
4. privé-eigendom, nu niet ontwikkelbaar, inspanningen eigenaar vereist
5. privé-eigendom, reservegrond enkel te gebruiken als reservegrond voor het bedrijf zelf (bijvoorbeeld achteraan gelegen en geen toegangsweg)
- 6a. privé-eigendom, kan zowel reservegrond voor het bedrijf zijn als afsplitsbare grond voor verkoop aan derden.

We hebben zelf een inschatting gemaakt van de periode waarin deze gronden op de markt zouden kunnen komen (per periode van vijf jaar, met als laatste categorie 'timing onbekend').

Het totale aanbod bedraagt ongeveer 168 hectare, gespreid over verschillende categorieën (toestand op 1/1/2016):

- Ca. 129 hectare op bedrijventerreinen
- Ca. 30 hectare binnen zones voor wetenschapspark/kennisbedrijvigheid
- Ca. 9 hectare binnen zones voor kantoren

### **C. Overeenkomst tussen aanbod en behoefte**

Door confrontatie van aanbod en behoefte en constante monitoring krijgen we zicht op:

1. Ruimtebalans: voldoende aanbod (evenwicht) of tekort?
2. Beeld van het soort economie waarmee de vrijliggende terreinen worden ingevuld
3. Al dan niet ontstaan van bijkomende druk op het heractiveren van on(der)benutte percelen;
4. Al dan niet ontstaan van bijkomende druk op de verweven stedelijke ruimte door bijkomende economische activiteiten.

Een goede monitoring van het aanbod en de invulling ervan maakt het ons mogelijk het beleid te sturen en een gepast aanbod te creëren.

## **2. Stadsregionale context**

Het is belangrijk deze strategie in een **stadsregionale context** te plaatsen. Voor bepaalde economische functies is soms geen optimale ruimte beschikbaar in Gent, maar wel in een van de buurgemeenten of omgekeerd. Ruimtelijk-economisch beleid op niveau van stad of gemeente kan enkel slagen als ook de omliggende gemeenten een gelijkaardig of aanvullend beleid voeren.

Het is noodzakelijk dat er intergemeentelijk overleg komt tussen Gent en zijn buurgemeenten, waarbij we de ambities voor duurzaamheid, zuinig ruimtegebruik, ondersteunen van openbaar vervoer en creëren van multifunctionele stedelijke gebieden op elkaar afstemmen. Daarnaast moet de analyse van een aantal data en evoluties gemeentegrensoverschrijdend gebeuren. De methodiek wordt verder uitgewerkt binnen het proces Regiolab. (zie ook box in deel II hoofdstuk 1.12) Dit proces moet resulteren in een gedragen streekvisie met een strategie voor de regio, waaraan we met strategische proefprojecten, concrete acties en instrumenten uitvoering geven. De economische uitdaging neemt in dit traject een belangrijke plaats in.



### 3. Methodiek

We optimaliseren in eerste instantie de bestaande mogelijkheden (zowel verweven als niet-verweven) en monitoren het aanbod intensief. Om te zorgen dat er steeds een minimumaanbod is, hanteren we volgende strategie:

1. We kiezen voor optimaal ruimtegebruik van bestaande economische ruimte (vrijliggende kavels, activatie van reservegronden, leegstandbestrijding...) en werken daar een stimulerend instrumentarium voor uit. Verdichten (ook stapelen van economische activiteiten!) en verweven zijn ook belangrijk bij het optimaliseren van het ruimtegebruik. Het is belangrijk dat die principes in het beleid worden meegenomen en dat we er de juiste instrumenten voor aanreiken (bijvoorbeeld door werkgelegenheid in grotere projecten bindend op te leggen). We moeten ook in de eerste plaats denken in 'bijkomende werkgelegenheid' en minder in 'bijkomende hectare'. Bij de herontwikkeling van economische zones kan op minder ruimte meer werkgelegenheid gecreëerd worden door te verweven en te verdichten. Door te streven naar optimaler ruimtegebruik hoeft een herbestemming niet altijd te leiden tot verlies aan werkgelegenheid.

In het kader hiervan werken we aan ondersteunend economisch herlokalisatiebeleid. We proberen de economische zones zo goed mogelijk te benutten door verhuisbewegingen te stimuleren en te ondersteunen van

- zonevreemde en niet-zone-eigen functies binnen economische zones;
- verweefbare activiteiten binnen economische zones;
- economische activiteiten met veel onderbenutte ruimte;
- economische activiteiten die meer ruimte nodig hebben en die niet vinden binnen de bestaande economische zone.

Wanneer we op een ruimte-efficiënte manier met het bestaande aanbod omgaan en meer economische activiteiten verweven, is het economisch aanbod van vandaag in principe groot genoeg om minstens de behoefte tot 2030 op te vangen, met wel de kanttekening dat het aanbod zowel ruimtelijk als juridisch verder gespecificeerd kan worden naar economische activiteit. We monitoren het aanbod en maken daarbij ook een onderscheid tussen bedrijventerreinen (KMO, regionaal), logistiek, wetenschapspark, kennisbedrijvigheid en kantoren. Op die manier kunnen we ook bijsturen als het aanbod voor bepaalde economische activiteiten versneld of vertraagd wordt ingevuld.

2. Pas wanneer de beschikbare ruimte optimaal is ingevuld, verweven en verdicht en het overblijvende aanbod kleiner is dan een nog vast te leggen ondergrens, nemen we herbestemmingen van bijkomende harde bestemmingen in overweging. Deze manier van werken vraagt een zeer goede monitoring en duidelijke afspraken om steeds een minimaal aanbod te garanderen. Hiertoe worden oranje knipperlichten en rode alarmlichten duidelijk gedefinieerd op basis van een nulmeting van de monitoring per 1/1/2016. We evalueren de resultaten van de monitoring van aanbod en behoefte in een geëigend orgaan. We adviseren indien nodig maatregelen aan het College op basis van die evaluatie.
3. Planologische compensatie<sup>37</sup> is geen onderdeel van de methodiek, we kiezen voor een ruimtelijk evenwicht, en niet voor een boekhoudkundig. Bijkomend aanbod wordt bestemmingsmatig gecreëerd op het moment dat er een tekort dreigt (oranje knipperlicht).

Voor bijkomende herbestemmingen kijken we in eerste instantie naar mogelijkheden binnen de stedelijke ruimte. Op lange termijn kan een deel van de ruimte die kan vrijkomen ter hoogte van het huidige E17-viaduct een bijkomend aanbod opleveren.

Op het moment dat de ondergrens is bereikt, herbestemmen we een bijkomend aanbod. We onderzoeken verschillende potentiële locaties en maken een onderbouwde ruimtelijke afweging op basis van de principes van Ruimte voor Gent.

37 Planologische compensatie betekent dat bij de opmaak van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) de herbestemming van een zone (bijvoorbeeld van zachte naar harde bestemming) rechtstreeks wordt gekoppeld aan een omzetting in de andere richting (harde naar zachte bestemming in dit geval).

#### 4. Instrumentarium

##### Algemene instrumenten om economische ontwikkelingen beter te sturen:

- Het optimaliseren van de 'interface'-rol van de Stad om vraag en aanbod te matchen;
- Een grond- en pandenbeleid voor economische projecten, met onder meer een specifiek stimuleringsbeleid om reservegronden sneller op de markt te brengen. De werkwijze hiervoor wordt op korte termijn verder uitgewerkt.

##### Mogelijke instrumenten en acties om verweving te stimuleren:

- Invoeren van een 'verwevingstoets' voor nieuwe (woon)ontwikkelingen<sup>11</sup> (in RUP's en/of in de vorm van een verordening of handleidingen);
- We moeten zicht krijgen op vormen van bedrijvigheid die verweefbaar zijn binnen het stedelijk woonweefsel. Een suggestie aan de hogere overheid: de Vlaamse milieuwetgeving moet beter worden afgestemd op verweving: de milieuwetgeving mag niet uitgaan van het scheiden van functies, maar moet vertrekken van het verwevingsprincipe en aangeven hoe we met hinderfactoren omgaan en wat vanwege hinderaspecten niet verweefbaar is;
- Bij de opmaak van bestemmingsplannen stimuleren we werkgelegenheid in woongebieden;
- Proefprojecten opzetten voor nieuwe logistieke oplossingen
  - waardoor economie met traditioneel zware logistiek ook verweefbaar is in woongebieden;
  - waardoor bewoners van Gent 'lokaal' kunnen shoppen door een netwerk van afhaalpunten (handenvrij en online shoppen);
  - waardoor retourlogistiek wordt geoptimaliseerd.

##### Mogelijke instrumenten om bedrijvzones verder te optimaliseren:

- DNA voor werklocaties uitwerken tot een strategisch en hanteerbaar instrument;
- Bedrijventerreinmanagement;
- Onbebouwde bedrijfspercelen activeren;
- Ondersteunend herlokalisatiebeleid opzetten voor niet-zone-eigen functies en perfect verweefbare economische activiteiten in bedrijventerreinen en waar relevant economische zones expliciet voorbehouden voor niet-verweefbare activiteiten en dit indien nodig ook voor die zones afdwingbaar vastleggen (verordening, RUP's...).

#### Verweving van en voor stadsgerichte landbouw

Landbouw is een belangrijke openruimteactor, waarvoor we de nodige ruimte moeten voorbehouden. Als we als stad en stadsregio voedselonafhankelijker willen worden, des te meer.

Bij het reserveren van ruimte voor landbouw richten we ons op stadsgerichte landbouw die bijdraagt aan een klimaatneutraal Gent. Stadsgerichte landbouw is een vorm van landbouw die zich richt naar de stad en de synergieën die dit met zich meebrengt in termen van energie, grondstoffen, arbeid, ecosysteemdiensten en afzet van producten. Het kan ook een belangrijke hefboom voor ontmoeting en sociale cohesie zijn.

Drie **bouwstenen** zijn belangrijk om tot een stadsgerichte en klimaatneutrale landbouw te komen: inzetten op de korte keten, streven naar meervoudig ruimtegebruik en verweving (zowel in stedelijk gebied als in buitengebied), en kringlopen sluiten. Daarop steunen we om een gedetailleerde gebiedsgerichte ruimtelijke visie op landbouw te ontwikkelen. De gebiedsgerichte invalshoek biedt nieuwe kansen voor de landbouw: de kwaliteiten van elke deelruimte benutten we en we spelen in op de specifieke behoeften van zowel landbouwers, bewoners als recreanten.

Op basis van een analyse van landbouwgebruik in combinatie met types open ruimte die potenties vertonen voor duurzame landbouwvormen is een 'ruimtelijke potentiekaart' opgemaakt.

Per deelruimte zijn vervolgens **gewenste aan landbouw gerelateerde ruimtelijke ontwikkelingen** geformuleerd, met daarbij het type ruimte waarin ze kansrijk zijn. In het buitengebied zijn deze ontwikkelingsperspectieven pertinent, omdat ze in grote mate mee het groeneruimtenetwerk vormgeven.

Meervoudig ruimtegebruik en verweving betekent vanuit de gebiedsgerichte benadering het volgende (zie schema):

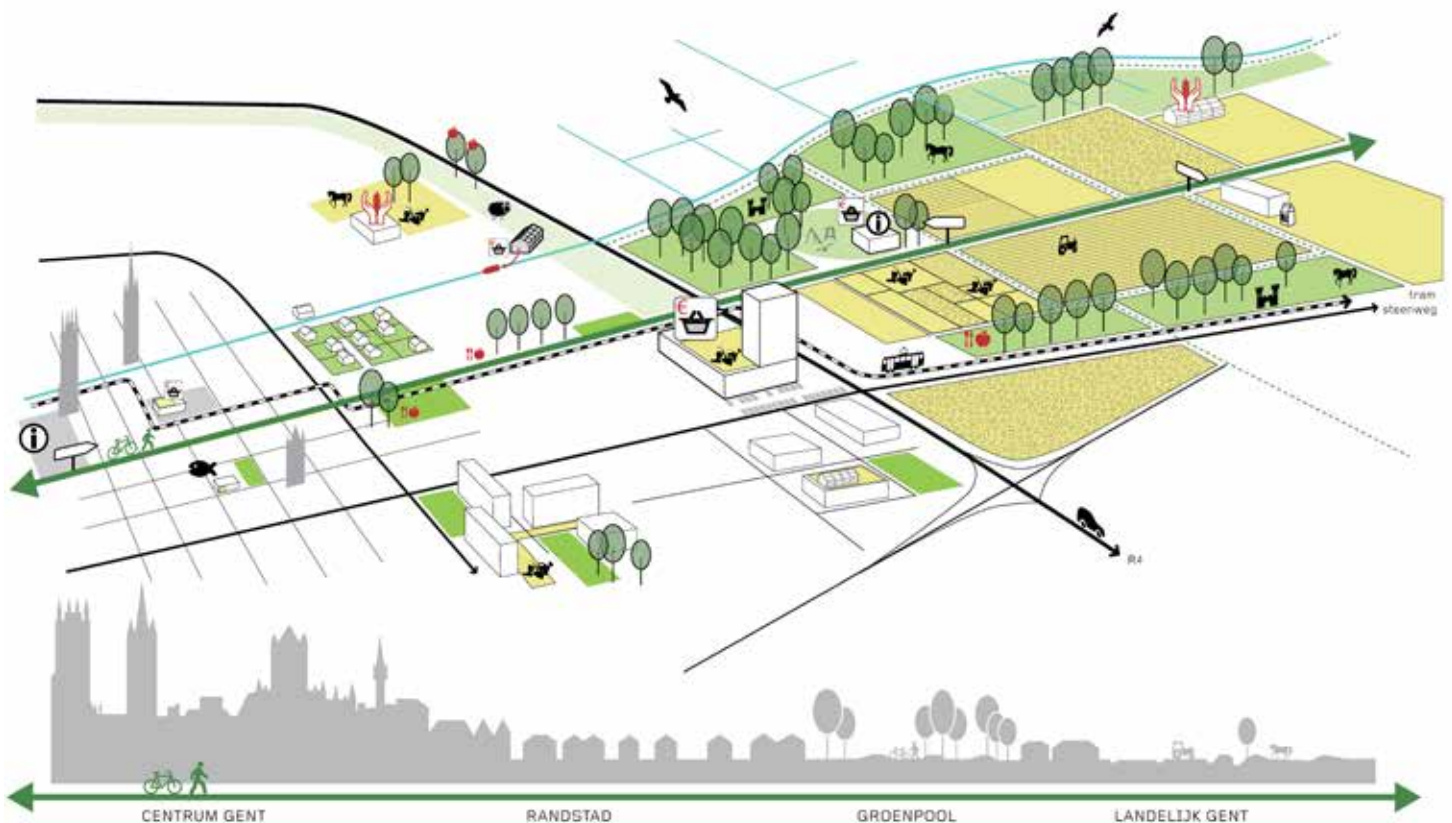
- In de kern- en de groeistad worden verdichting en ontpitting afgewogen in functie van combinaties van groen en stadsgerichte landbouw.
  - We onderzoeken welke stedelijke ruimtes we kunnen inzetten voor zowel commerciële als niet-commerciële vormen van stadsgerichte landbouw. Die kan in principe niet in publieke groenzones; we verkiezen braakliggende en 'tijdelijk' onbebouwde percelen.
  - We faciliteren dak- en gelaagde landbouw.
  - We zoeken ruimte voor volkstuinten, in klassieke en nieuwe vormen.
  - Grottere agrarische gebieden zijn hier nagenoeg verdwenen. Waar dit niet zo is, zetten we in op kleinschalige stadsgerichte landbouw in functie van de omliggende wijken en in combinatie met openbaar groen.

- In de groenpolen wordt multifunctionaliteit van het landbouwgebied nagestreefd en levert de landbouw - behalve producten - ook diensten aan natuur en landschap. In de Vinderhoutse Bossen is er weinig ruimte voor professionele landbouw.
- De open ruimte wordt maximaal voorbehouden voor landbouw en natuur. In de open ruimte is landbouw in de eerste plaats voedselproducent en daarnaast ook (mede)beheerder van de open ruimte. De kwalitatieve afweging tussen landbouw en natuur gebeurt op basis van bodemgeschiktheid voor landbouw, schaal/type van de open ruimte, de biologische waarderingskaart en de gewenste groenstructuur. We creëren in samenwerking met de landbouwers ecologische meerwaarde. We geven professionele landbouwers daarnaast mogelijkheden voor sociale, educatieve, toeristische of recreatieve verbreding.

Om tot een samenhangende ontwikkeling van stadsgerichte landbouw te komen zijn enkele verbindende componenten nodig:

- afzetmarkten, zowel stadsregionale (op knooppunten van infrastructuur), recreatieve (in portalen van groenpolen) als wijk- en buurtafzetmarkten;
- groenassen die via fiets en water landbouwconsument en -producent met elkaar verbinden.

Voor de bestaande types landbouwbedrijvigheid op het Gentse grondgebied onderscheiden we volgende kansrijke types: eetbaar openbaar groen, gebouwgebonden landbouw, niet-gebonden stadstuinbouw, grondgebonden tuinbouw, stadsgerichte serres, kringlooplandbouw en bomenlandbouw (agroforestry).



Rekening houdend met de gebiedsgerichte kenmerken van de Gentse deelruimten zijn deze types vooral kansrijk in volgende deelruimten:

kansrijk landbouwtype	Binnenstad en kernstad	groeistad	Buitengebied
eetbaar openbaar groen	x	x	x
gebouwgebonden landbouw	x	x	
niet-grondgebonden tuinbouw	x	x	
grondgebonden tuinbouw		x	
stadsgerichte serres		x	
kringlooplandbouw			x
bomenlandbouw (agroforestry)			x

In de **groenpolen** blijft landbouw mogelijk binnen de visie en de ruimtelijke structuur die hiervoor is uitgewerkt en beslist. De klemtoon voor de bestaande landbouwactiviteit ligt op landbouwtypes als eetbaar groen, grondgebonden landbouw, kringlooplandbouw en bomenlandbouw (agroforestry). Uitbreiding van landbouwactiviteit is hier niet aan de orde.

Samen met de gewenste agrarische structuur vormt dit de basis om de ontwikkelingsperspectieven voor landbouw in de Gentse deelruimten te concretiseren.

Om stadsgerichte landbouw te bewerkstelligen moet goede landbouwgrond ook echt zoveel mogelijk voor voedselproductie gevrijwaard worden. Een kwart van het agrarisch (bestemd) gebied op het grondgebied van Gent is niet in landbouwgebruik. Voor enkele minder gewenste vormen van gebruik van agrarisch gebied, hobbylandbouw, vertuining en verpaarding en niet-agrarische bedrijvigheid, werken we een specifiek beleid uit. Binnen het huidige Vlaams regelgevend kader zijn de instrumenten vanuit het beleid ruimtelijke ordening hiervoor relatief beperkt; ze moeten ondersteund worden door andere maatregelen.

### Acties en instrumenten

De belangrijkste acties en instrumenten voor om ruimte voor landbouw te faciliteren zijn:

- We geven bouwovertradingen in de open ruimte meer prioriteit bij stedelijk bouwtoezicht.
- Ruimtevragen en -aanbod voor landbouw (zowel beroeps- als niet-beroepslandbouw) matchen. Dit gebeurt door de stadsinterne werkgroep 'ruimte voor landbouw'. Vandaag de dag is de totale vraag naar ruimte voor beroepslandbouw groter dan het aanbod.
- Gronden in eigendom van de Groep Gent zetten we in voor stadsgerichte landbouw.<sup>38</sup>
- We maken een kanskaart voor structureel aangestaste agrarische gebieden op. Dit kan stadsgerichte landbouwbedrijvigheid aangepast aan de omgeving faciliteren (zoals wijkgebonden CSA-formules of te hergebruiken serres).
- Bij herbestemmingen faciliteren we stadsgerichte landbouw.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> Het OCMW van Gent heeft 123 hectare onbebouwde gronden in eigendom, grotendeels in buitengebied. Binnen Groep Gent is eind 2015 afgesproken dat deze gronden niet meer op de private markt verkocht worden. Een werkgroep onderzoekt momenteel hoe ze kunnen worden ingezet voor stedelijk natuur-, bos- en/of landbouwbeleid.

<sup>39</sup> Herbestemming is niet altijd voldoende. Ook de milieuwetgeving is vaak een beperkende factor.



### 4.3. Versnippering van open ruimte wegwerken en tegengaan

#### Grenzen durven stellen

Dat de stedeling open ruimte nodig heeft is een open deur intrappen. Dat deze ruimte naast recreatieve doeleinden en voedselproductie in de toekomst steeds meer en andere taken zal moeten vervullen in functie van ecosysteemdiensten, zorgfuncties en verkoeling wordt pas de laatste decennia duidelijk. De onbebouwde ruimte heeft in zowel het stadslandschap als het openruimtelandschap een belangrijke rol te vervullen. Beide worden gekenmerkt door een steeds grotere bebouwingsgraad. We spitsen hier toe op het openruimtelandschap.

Een verkennende desktop-oefening leert dat de open ruimte van het kouter- en bulkenlandschap de laatste tien jaar is blijven versnipperen. We spreken van versnippering als er sprake is van fragmentatie door bijkomende bebouwing: een grote open ruimte maakt plaats voor aaneengesloten kleinere open ruimtes. Vermoedelijk doet zich dit verschijnsel ook in andere delen van het Gentse buitengebied voor. De oorzaken zijn gekend: verlinting, vertuining, verpaarding en zonevreemde economische activiteiten.

Grote open ruimtes met kijkaftanden van meer dan 1500 meter zijn op één hand te tellen. Buiten de groenpolen komen ze alleen in het Kouter- en Leieland en in de Moervaartvallei voor.

Omdat deze versnippering van de open ruimte vrijwel onomkeerbaar is - ontsnippering is duur -, verdient een strategie hiervoor met vooral preventie maar ook herstel grote aandacht. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de levensnoodzakelijke open ruimte voldoende kansen aan te reiken om haar taak als verkoeler, stilteplek, waterberger en drager van natuurlijke en agrarische waarden volop uit te voeren.

Het visuele aspect, de verre zichten en doorkijken die essentieel zijn in de landschapsbeleving, komt hierna in hoofdstuk 4.4 aan bod.

Globaal genomen sluit de strategie om verdere versnippering van de open ruimte tegen te gaan nauw aan bij de keuze voor ruimteneutraliteit. Per saldo worden er daarbij alvast in het buitengebied geen nieuwe harde bestemmingen meer gecreëerd. Daarmee is op hoofdlijn de ondergrens van de te behouden open ruimte gesteld.

#### Continuïteit van open ruimten behouden

Binnen de daarmee globaal beschermde open ruimten willen we verfijnende preventieve stappen zetten. Landbouwgebieden, in het bijzonder op kouters en in valleien, worden gevrijwaard van nieuwe bebouwing, ook in functie van landbouw, en bouwvrij gemaakt; alleen perimeters aansluitend bij bestaande woonkernen, woninggroepen of landbouwbedrijven kunnen daarop een uitzondering vormen. Die perimeters bepalen we vanuit de rationaliteit van de landbouwbedrijfsvoering, maar vooral vanuit het vrijwaren van de (grote) open ruimte.

In de mate dat de Stad daar vat op heeft, blijven zonevreemde ontwikkelingen binnen die gebieden beperkt qua omvang en dynamiek en in elk geval binnen die perimeters.

Bij eventuele verschuivingen van nog bebouwbare zones in het buitengebied is het vrijwaren van de (grote) open ruimten het uitgangspunt; te verschuiven bebouwbare functies tasten geen grote open ruimten of openruimteverbindingen aan.

Op een aantal punten laten actuele bestemmingen nog toe dat grote open ruimten worden opgesplitst of opgevuld of dat openruimteverbindingen worden onderbroken. Waar het niet mogelijk zou blijken deze 'aantastende' harde bestemmingen te verschuiven naar plekken waar ze geen of toch minder extra versnippering veroorzaken (eerste en meest wenselijke stap), wordt overgegaan tot beperkte invulling van deze zones (bijvoorbeeld met maximaal tien procent bebouwing, alleen tegen de bestaande bebouwingen aan, geen zichtbrekende hoge inrichtingselementen zoals muren of hagen) of tot herbestemming naar een onbebouwde ruimte (wenselijke stappen in tweede en derde positie). Dit wordt in beide strategische buitengebiedprojecten opgenomen.

#### Continuïteit van open ruimten creëren en herstellen

Aanvullend aan voorgaande preventieve stappen bevat de ontsnipperingsstrategie ook enkele goedgerichte herstelstappen.

Voor enkele (een erg klein aantal) gebouwen die de openheid van (grote) open ruimten grondig verstoren of die cruciale openruimteverbindingen blokkeren of te smal maken, wordt een uitdoofbeleid gevoerd.

Enkele wegen in de lagere categorieën van de wegenstructuur die grote open ruimten doorsnijden, worden qua categorie en inrichting afgewaardeerd. Ook worden de straatverlichtingsmasten er verlaagd of weggenomen.

#### 4.4. Continu werken aan beeldkwaliteit en eigenheid

Alle ruimtelijke ontwikkelingen - woningbouwprojecten, nieuwe (wegen)infrastructuur, de realisatie van bedrijventerreinen, maar ook schaalvergroting in de landbouw en natuuraanleg - hebben effect op hoe het landschap eruit ziet. De bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van een plek dienen als basis voor die nieuwe ontwikkelingen. De uitdaging is kwaliteit en eigenheid te behouden en nieuwe kwaliteit toe te voegen. Daarom is het belangrijk nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in te passen en te verbinden met de omgeving op basis van een plaatsgebonden landschappelijke analyse. Zo streven we behoud van de bestaande verscheidenheid en specifieke eigenheid na en verhinderen we dat er een soort uniformiteit optreedt. Ook streven naar hedendaagse architecturale kwaliteit van gebouwen en publieke ruimte is belangrijk voor de landschapontwikkeling. Hierna beschrijven we hoe we bestaande landschappelijke kwaliteiten kunnen consolideren en versterken.

##### Erkennen van de stedelijke landschapstypes

We onderscheiden in Gent drie landschapstypes die afgeleid zijn uit de traditionele landschappenindeling<sup>40</sup>:

1. het **openruimtelandschap**: een min of meer traditioneel landschap met gave en minder gave onderdelen
2. het **stadslandschap**: een overwegend bebouwd landschap met relictten van een traditioneel landschap
3. het **industriële havenlandschap**: een nieuw landschap met cultuurhistorische elementen

Algemeen voor de drie landschapstypes stellen we een hogere leesbaarheid, herkenbaarheid en bescherming voorop. Dit betekent het volgende:

- **Bescherming**: de elementen van de traditionele landschappen in de open en coulisselandschappen zijn de basis voor de uitwerking van het open landschap als samenhangend geheel. Behoud en herstel van (cultuurhistorische) landschapselementen zijn de doelstellingen. Bescherming van een aantal waardevolle stedenbouwkundige gehelen in het stadslandschap is noodzakelijk.
- **Herkenbaarheid**: om het karakter van de drie landschapstypes herkenbaar te houden moeten deze homogeen blijven; vooral het maximaal vrijwaren van bebouwing in het open landschap vereist extra aandacht.
- **Leesbaarheid**: een hogere leesbaarheid wordt nagestreefd als basiselement voor de ontwikkeling van een landschap met belevingswaarde. Elementen die daartoe bijdragen, zijn bakens en markante terreinovergangen, zichtassen en zichtpunten. De grenzen tussen de drie landschapstypes worden hard gehouden waar dat nog mogelijk is, bijvoorbeeld aan de afbakeningslijn tussen het grootstedelijk gebied en het buitengebied.

##### Het openruimtelandschap

Vanuit bovenstaande definiëring bestaat de open ruimte uit verschillende landschapstypes met vaak een geomorfologische of cultuurhistorische achtergrond, kaderend binnen het casco van het groeneruimtenetwerk. Die open en (overwegend) onbebouwde ruimte vrijwaren we. Ze is belangrijk binnen een generatiebestendige ruimtelijke structuur (verkoeling, onthaasting, klimaatadaptatie en toekomstgerichte vormen van landbouw).

Het **openruimtelandschap** bestaat uit vier deelgebieden en de valleigebieden van Leie, Bovenschelde, Zeeschelde, Moervaart en Kale die de deelgebieden van elkaar scheiden: het westelijk en oostelijk straatdorpengebied (oostelijk serregebied), het Leie-Oude Kale-interfluvium, het Schelde-Leie-interfluvium en de dekzandrug Maldegem-Stekene.

Deze grotere landschappelijke entiteiten bezitten van oudsher een algehele samenhang en beeldwaarde door de interactie met de bodem en het historisch en hedendaags grondgebruik. Dit algemeen landschapsbeeld bestaat voor iedere grote entiteit uiteraard uit een aantal typische bouwstenen en karakteristieke



<sup>40</sup>Een definitie van landschap volgens prof. Antrop scheidt hieromtrent duidelijkheid. Landschap is de (hoofdzakelijk visuele) verschijningsvorm van onze leefomgeving. Het is het resultaat van de continue wisselwerking tussen menselijke activiteiten en/of ecologische processen en natuurlijke gesteldheid. De mens maakt het landschap in functie van zijn levensbehoeften die bepaald worden door zijn levenswijze en technologisch kunnen, en in functie van de eigenschappen van het gebied waar hij leeft. Vandaar dat er veel verschillende landschappen zijn en dat de diversiteit ervan sterk identiteitsbepalend is.

verschijningsvormen. Het betreft in hoofdzaak kouters, bulken, meersen, rivier- en beekvalleien, bossen, straatdorpen en hoeveclusters. Het behoud of herstel van deze typische landschapskarakteristieken is de hoofddoelstelling binnen het openruimtelandschap. Het specifieke beleid ervoor is gestoeld op enkele krachtige principes:

- het open landschap van (bijkomende) bebouwing vrijwaren;
- massieve groenvolumes (bossen, meersen...) ontwikkelen
- goede landschappelijke en natuurlijke raamwerken opbouwen binnen de productielandschappen, dichte woonlandschappen en recreatieve complexen;
- opvallende reliëfverschillen binnen het openruimtelandschap vrijwaren;
- werken aan de samenhang van het openruimtelandschap.

In beleidsvisies voor het Kouter- en Leieland, de Moervaartvallei en de Scheldevallei is een gebiedsspecifiek kader uitgewerkt. Daarin zijn ook specifieke principes opgenomen voor het versterken van de landschappelijke kwaliteiten van deze gebieden. Die respecteren we bij ruimtelijke ontwikkelingen.



### **Het stadslandschap**

Het stadslandschap omvat het sterk bebouwde onderdeel van het metropolitane landschap. Het is vanuit deze invalshoek duidelijk te onderscheiden van het openruimtelandschap en het havenlandschap maar kan onmogelijk als een homogene entiteit worden benaderd. We onderscheiden binnen het stadslandschap **drie grote deelruimten**, de binnenstad (het historisch centrum en het Kunstenkwartier), de 19de-eeuwse wijken (kernstad) en de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken (groeistad). Samenhangend met de ontstaansgeschiedenis van de stad bezitten ze elk hun eigen logica en tijdsgeschiedenis die zich ruimtelijk vertonen in een eigen morfologie, functionele samenstelling en verschijningsvorm.

De binnenstad en de kernstad worden vaak gekenmerkt door een grote dichtheid die de publieke ruimte en de gemeenschapsvoorzieningen onder druk zet. In de groeistad is de dichtheid veel lager.

Vertrekkend vanuit hun eigen signatuur hebben bovengenoemde karakteristieke stedelijke landschappen elk hun specifieke problemen. Daar is verluchting en het toevoegen van goedgekozen bijkomende ondersteunende functies aan het wonen de uitdaging voor de toekomst.



In de groeistad ligt de focus op het beter benutten van de aanwezige groene kwaliteiten, maar dan voor een groter aantal bewoners en met een meer leesbare en hiërarchische ruimtelijke structuur.

Toch mag evolutie en verbetering er niet toe leiden dat typische kenmerken van het stadsweefsel volledig uitgewist raken. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is ook landschapontwikkeling belangrijk; de huidige kwaliteiten en karakteristieken moeten bij ruimtelijke ingrepen behouden blijven of verbeterd worden.

Minstens de hieronder opgesomde sites van uitzonderlijke stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit en eenheid die nu geen of slechts onrechtstreeks wettelijke bescherming genieten, duiden we aan als waardevolle stedelijke gehelen. Het betreft (niet-limitatieve lijst):

#### **Interbellumarchitectuur**

- Antoine Van Hoorebekehof (interbellummodernisme)
- Rijsenbergwijk
- Voskenslaan
- Miljoenenkwartier (veel interbellumarchitectuur op grondplan Expo),
- Maria Hendrikaplein met aanloopstraten

#### **Tuinwijken**

- Malemeiland
- Electrabel Langerbrugge (deels op grondgebied Evergem)
- Steenakker
- Groeningestraat/Jules Van Biesbroeckstraat (aan boer Janssens Gentbrugge)
- Sint-Bernadettestraat, met bogen/entreeportalen
- Ter Heide, met bogen/entreeportalen (Gentbrugge)
- De Warande (Gentbrugge)
- Tineke Van Heulestraat (aan Koningsdonkstraat, Gentbrugge)

#### **Cités**

- steegbeluik Korhoenstraat
- Goudensterstraat
- Wasstraat/Wespstraat
- Visserij
- Rodelijvekensstraat

#### **Modernisme**

- Campus de Sterre
- Groene Briel
- Watersportbaan en roeibaan (zuiver modernistisch geheel)

#### **Andere**

- Oude Dokken
- Prudens Van Duyseplein (stedenbouwkundige figuur + boom)
- De Cirk Zebrastraat
- Vrijdagmarkt (eerste doordacht stedenbouwkundig geheel in Gent)
- Vlaanderenstraat (uit het Zollikofer-de Vigneplan) en Keizer Karelstraat
- Zoowijk met Muinkpark (parkranden, exclusief Decascoop)

Vernieuwing in deze sites gebeurt met afleesbaar respect voor het waardevolle stadsbeeld. Deze gehelen krijgen verder een bescherming in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Op basis van de inventaris cultuurhistorisch groen (in opmaak) kunnen bijkomende sites geselecteerd worden. De enige overblijvende relictten van de oude vest en stadsomwalling aan Keizerspoort en Waldam vrijwaren we.

#### **Het industrieel havenlandschap**

Het industrieel havenlandschap is het sterkst afwijkende en meest dynamische onderdeel van het stadslandschap. De eigenheid van de ruimte wordt vooral gecreëerd door de grootschaligheid en de functionele vormtaal. Ook de aanwezigheid van het water is een sterke component. De kwaliteit van het maritiem-industrieel landschap wordt bovendien gevoelig verhoogd door behoud en hergebruik van de waardevolle oude industriële gebouwen en door een verscherpte aandacht voor de architectuur van nieuwe gebouwen en installaties aan het kanaal en beide R4's, in het bijzonder in de omgeving van de kanaaldorpen.





### Werken aan nieuwsoortige energielandschappen

**Windmolens en energielandschappen** vragen specifieke landschappelijke aandacht. In het rapport van de Vlaamse Bouwmeester over energielandschappen<sup>41</sup> wordt via een ontwerpmatige oefening onderzoek gevoerd naar energielandschappen. Daarbij wordt gewezen op het belang van verweving van de energiesystemen in de bebouwde ruimte. In Gent staat dergelijk geïntegreerd ruimtelijk ontwerpend onderzoek nog in de kinderschoenen. Onze ambities voor de noodzakelijke energietransitie zitten vervat in het Klimaatplan. We moeten echter nog uitwerken hoe we deze opgave ruimtelijk vertalen. Een brede landschappelijke benadering is hierbij noodzakelijk. Anders dan klassieke energieopwekking die over het algemeen geconcentreerd zit op enkele plaatsen, zijn hernieuwbare bronnen immers veel meer verspreid en dus ook zichtbaarder.

Het is nodig het bestaande ruimtelijk afwegingskader voor de inplanting van grootschaligere windturbines te optimaliseren. Wat betreft windturbines in de zeehaven houden we vast aan de keuzes en principes uit het strategisch plan voor de Kanaalzone. Windturbines kunnen worden ingeplant aan de randen van de R4 West en Oost, zodat de grote verkeersstructuur en het havencomplex landschappelijk gemarkeerd worden. Aansluitend op deze twee rijen kunnen er binnen de kanaalzone nog windmolengroepen opgenomen worden voor zover ze de leefbaarheid van de kanaaldorpen niet hypothekeren en onderdeel worden van het landschappelijk kader voor de kanaalzone.

Bij de opmaak van het bestaande windplan is op basis van de energiebron een afwegingskader opgemaakt voor de verschillende landschapstypes. We willen echter nog een andere methode presenteren, waarbij in ontwerpend onderzoek of bij projecten voor landschapontwikkeling, steeds wordt nagegaan welke alternatieve energiebron het geschiktst is, rekening houdend met de landschapkenmerken. Streefdoel is een optimale afstemming tussen de energiebron, de geografische ligging, het landschapstype en de ruimtelijke inrichting. Elk van de hierboven aangehaalde landschapstypes in Gent verdient dus een eigen werkwijze voor de integratie van de hernieuwbare energiebronnen. In die zin staat het energielandschap niet op zich, maar vertaalt het zich telkens op een andere manier in de beschreven landschapstypes.

### Aan de slag gaan met markante landschapspatronen

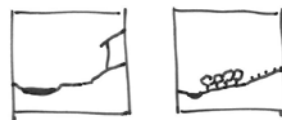
De visuele geslotenheid van het landschap in en om Gent neemt toe, zowel in de open als in de stedelijke ruimte. Gent is bovendien qua reliëf vrij onuitgesproken. Nochtans zijn beide belangrijke onderdelen van beleefbaarheid en beeldkwaliteit. Bovendien is aangetoond dat de stadsbewoner een fysieke en psychische behoefte heeft aan onbegrensde landschappen, vergezichten, uitzichten. Daarom moeten we de laatste weidse open ruimtes op ons grondgebied behouden en introduceren we meer zichten op stad en land. Bij ieder inrichtingsplan grijpen we die kans, zeker op plekken die van nature hoog gelegen (bijvoorbeeld Blandijnberg) of door de mens hoger gemaakt zijn (bijvoorbeeld spoorwegbundels, zandwinningen). Bestaande weinig of niet toegankelijke uitzichtplekken maken we toegankelijker (bijvoorbeeld torens, havendokken).

Het expliciteren van landschappelijke markante patronen streven we na als basiselement voor de ontwikkeling van een stadslandschap of openruimtelandschap met belevingswaarde. Elementen die daartoe bijdragen zijn bakens, markante terreinovergangen, zichtpunten en zichtassen:

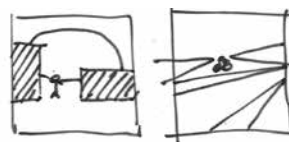
1. **Bestaande bakens erkennen en accentueren en (doordacht) bakens introduceren in de drie hoofdtypen (open ruimte, stad, haven)**



2. **Markante terreinovergangen accentueren, zowel natuurlijke als cultureel**



3. **Zichtassen inventariseren, behouden, toegankelijk maken, creëren (in stedelijk gebied én buitengebied)**

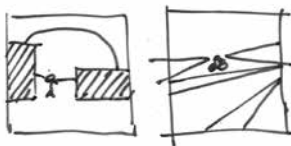


<sup>41</sup> *Ergielandschap Vlaanderen (rapport 29 januari 2015; rapport in opdracht van het Team Vlaams Bouwmeester, de Vlaamse Landmaatschappij, Ruimte Vlaanderen en VITO)*

Gent is een stad van torens. Een aantal bakens domineren het stadsbeeld, zoals de drie torens van Gent, maar ook de Boekentoren en de toren van de Sint-Pietersabdij. Op verschillende assen heb je een mooi uitzicht op dit **stadslandschap**. De zichtassen binnen het stedelijke landschap zijn (niet-limitatieve lijst): Ringvaart en Watersportbaan, Oudenaardse- en Brusselsesteenweg, B401 bij het binnenkomen van de stad, Coupure, Brugsevaart en Nieuwe Vaart, langs Voorhaven en Handelsdok, langs groenas 1 nabij het station, langs de vroegere spoorwegberm vanuit Sint-Amandsberg (Land Van Waaslaan/ Victor Braeckmanlaan), langs Weverboslaan vanuit Gentbrugge, vanaf de Gentbrugse Meersen, vanaf het Zuidpark en de B401 (zolang die niet is gesloopt) op het stadscentrum.

Daarnaast zijn er ook te behouden doorzichten op het **openruimtelandschap**, onder meer vanop de E17 in Gentbrugge (brug over de Schelde) en vanop de E40-brug over de Leie.

#### 4. zichtpunten behouden, toegankelijk maken, creëren



Ook het vrijwaren en zichtbaar houden van opvallende reliëfverschillen is belangrijk in de differentiatie en beeldwaarde van zowel het stadslandschap als het openruimtelandschap. Reliëf biedt tegelijk oriëntatiepunten - blikvangers - en overzichtspunten in de stad. We onderscheiden natuurlijk en kunstmatig of artificieel reliëf.

- In Gent is vooral de Blandijnberg een opmerkelijk natuurlijk reliëfverschil; ook de Zandberg - die mee aan de oorsprong van de stad ligt, met de Hoogpoort op de kam - is markant. Daarnaast komen ook kleinere zandige opduikingen voor in de omgeving, zoals Sint-Amandsberg. De valleigebieden met de rivieren onderscheiden zich ook qua reliëf.
- Kunstmatige reliëfverschillen zijn er ook; deze nieuwe landschappen houden vaak geen rekening met het fysisch systeem: taluds, een skiheuvel, spoorwegbermen, opgespoten terreinen, rangeerstation, oude storten...

Het uitgangspunt is natuurlijke opvallende reliëfverschillen optimaal te behouden. Ze worden gevrijwaard en zo zichtbaar mogelijk gehouden of bij nieuwe initiatieven hersteld en/of versterkt. Bij bouwprojecten verkiezen we bebouwing die de helling volgt en zichtbaar houdt, met toegangen die aansluiten op de publieke ruimte op de helling.

- Opvullingen of afgravingen binnen het stedelijk woonweefsel mogen de reliëfverschillen niet weggommen, maar ondersteunen ze waar mogelijk.
- Met de hoogte van bebouwing gaan we behoedzaam om. Het reliëf accentueren door nog hoger te bouwen is uit den boze. Hogere bebouwing kan wel overwogen worden als aanvulling of onderdeel van het reliëf. De functie en de plek van het gebouw zijn belangrijk bij de afweging.

Reliëf wordt in een stad het best ervaren vanuit de publieke ruimte. We voorzien in voldoende publieke hoge en lage plekken in de stad. Publieke hoge plekken en verre zichtlijnen - ze hoeven niet eens breed of panoramisch te zijn - maken reliëf leesbaar. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in zones met een opmerkelijk (natuurlijk) reliëfverschil creëren we daarom voldoende publieke ruimtes die dit accentueren.

Bij herinrichting van de open ruimte tonen we respect voor het natuurlijk reliëf. Een goed voorbeeld zijn de hellingen van de Blandijnberg: ze bieden voldoende openbaarheid en zichtrelaties, hebben zichtlijnen met hellingshoek mee en een zichtrelatie tussen hoog en laag, de bebouwing zorgt er dat helling 'voelbaar' blijft. Tegelijk kan (beperkt) kunstmatig reliëf de publieke ruimte ook aantrekkelijker maken (in het bijzonder in parken) doordat het ze compartimenteert, de leesbaarheid vergroot, als speelelement kan dienen enzovoort. Kunstmatige verhogingen in het landschap kunnen dienen als observatiepunt in een divers landschapsbeeld. Bijkomende toevoegingen van reliëf benaderen we wel met de nodige omzichtigheid. Ook hier streven we ernaar voldoende plekken publiek te houden, met voldoende zichtrelaties zodat het reliëf maximaal ervaren wordt, zoals bij de nieuwe heuvel op Eiland Zwijnaarde.

Het bestaande reliëf kan worden aangepast door opvulling of afgraving, wanneer het niet in valleien gelegen is en geen onderdeel van publieke ruimte vormt (tenzij in parken als onderdeel van het parkontwerp) en verder in industriegebieden en het havengebied en in functie van lijninfrastructuren.

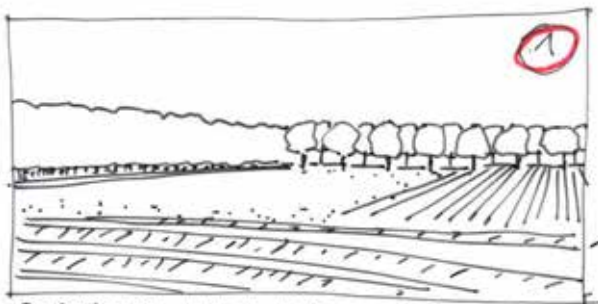
Algemeen is het belangrijk steeds rekening te houden met brede toegankelijkheid, wanneer we in stedelijk ontwerp met reliëf werken.



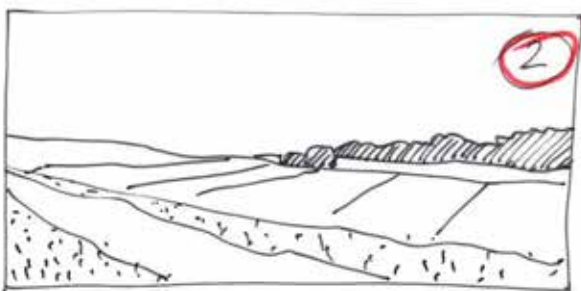
## Werken op de grenzen tussen de landschapstypes

Zelfs al leeft de bezorgdheid om een hoge beeldkwaliteit na te streven binnen de structuur van de diverse types van het stedelijke landschap, toch wordt de finale beeldkwaliteit vaak alleen verkregen wanneer er voldoende aandacht is voor de overgangen en randen tussen beide. Basisuitgangspunt is dat de randen weloverwogen gekozen, ontworpen en afgewerkt moeten zijn.

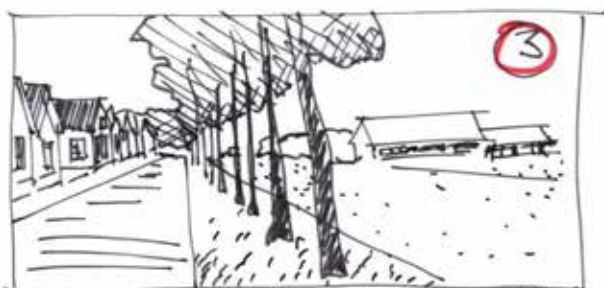
De grenzen tussen de drie landschapstypes stad, open ruimte en haven houden we zo zuiver mogelijk. Daartoe detecteren we eerst de karakteristieken van de grens wat betreft verschijningsvorm, toegankelijkheid en mate van transparantie. Op basis van landschapsanalyse maken we een ontwerp voor het versterken van de grens en het nadrukkelijker vormgeven van de rand. Vervolgens wordt voor elk type bepaald of en hoe we die grens landschapelijk moeten/kunnen versterken.



PARKBOS MET PARKRANDEN  
< DREVEN



OVERGANG BOS - KOUTER



OVERGANG DORP - OPEN RUIMTE



## Een coherente visie op hoger bouwen

Hoger bouwen transformeert de stad in een landschap: hoogbouw brengt herkenningpunten en structuur aan. Hogere bebouwing fungeert als bakken, en heeft de opdracht architecturaal een grote uitstraling te hebben: de kwaliteit is belangrijker dan de hoogte.

Hoger bouwen wordt over het algemeen gezien als ruimtewinst: door het opeenstapelen van lagen nemen we immers minder oppervlak in beslag. Deze ruimtewinst mag echter niet zo eng bekeken worden: de vrijgekomen ruimte door niet-bebouwing mag niet zomaar ingezet worden voor andere bebouwing. Hoger bouwen heeft vrije ruimte nodig: de relatie met het maaiveld is doorslaggevend om hoger bouwen in de stedelijke ruimte te doen functioneren. Door hoger bouwen kan net groen en publieke ruimte gevrijwaard of gecreëerd worden.

Vanuit energetisch perspectief is hoger bouwen een goede zaak omdat het ten eerste een compacte vorm van bouwen is en ten tweede de mogelijkheden voor collectieve energiesystemen verhoogt. In de zoektocht naar passende manieren om te verdichten ligt een belangrijke uitdaging in het beperkt ophogen van bestaande gabarieten. Het is mogelijk om op bestaande gebouwen één (of meerdere) bouwlagen toe te voegen, zeker langs voldoende brede steenwegen en langsheende corridors van openbaar vervoer.

Deze intelligente vorm van verdichting vraagt echter heel wat verder onderzoekswerk: niet alleen inzake het opmaken van een ruimtelijk kader hiervoor, maar ook meer inzicht naar methodes en noodzakelijke (wetgevend, financiële) incentives om private eigenaars hiertoe te bewegen (zie ook onder hoofdstuk 4.1.3)

Naast het ophogen van gebouwen, waar naast ruimtewinst vooral kwaliteitswinst te maken valt, is er ook **selectief** plaats voor hoogbouw en hoger bouwen in Gent. Op welgekozen plaatsen moet hoger bouwen mogelijk zijn. Hogere bebouwing markeert belangrijke punten in het stadslandschap en maakt bij goede inplanting (plaatselijk) hogere densiteiten mogelijk. Door de ontwikkeling van gedeelde voorzieningen als kinderopvanglocaties, een collectieve wasplaats of ontspanningsruimte kan hoger bouwen ook het wooncomfort verbeteren.

We gaan er echter uiterst zorgvuldig mee om en beperken ons tot plaatsen waar de schaal van de omgeving het toelaat. We houden rekening met zowel het ruimtelijk functioneren van een plek als de landschappelijke context. Vanuit het **ruimtelijk functioneren** zien we vooral mogelijkheden ter hoogte van bepaalde ruimtelijke knooppunten van stadsregionaal niveau. Op ruimtelijke knooppunten van stadsniveau kan - weer plaatselijk en met respect voor de context - hoger gebouwd worden om het knooppunt te accentueren op voorwaarde dat er voor functieverweving gekozen wordt (op projectniveau). Knooppunten op wijkniveau kunnen een lokale verhoging

krijgen om de kern te accentueren en functies te bundelen: vijf à zes bouwlagen zijn daar maatgevend en worden vooral als hoogteaccent van een stedelijke schaal ingevoerd en niet als continue gevelwand.

Op een aantal plaatsen in de stad kan bebouwing van een tussenschaal (7 à 9 bouwlagen) een ruimtelijke meerwaarde zijn.

We werken een kader uit voor zowel de bebouwing van stedelijke schaal (5 à 6 bouwlagen) als van tussenschaal (7 à 9 bouwlagen).

Vanuit **landschappelijk oogpunt** laten we hoogbouw enkel toe waar het past binnen een overkoepelende visie over de Gentse skyline met onder meer de keuze voor de westelijke torenrij en om zichtassen - zoals een aantal perspectieven op de historische torenrij - te vrijwaren (zie verder). Dit kader vraagt ook nog uitwerking. We maken een nota over hoger bouwen op.

Hoger bouwen bevat **drie parameters**: de interne beleving van de toren zelf, de relatie van de (sokkel) van de toren met de directe omgeving, en de zichtrelatie als bakken naar en vanuit de stad. Voor deze drie parameters moeten kwaliteitseisen gelden:

- De **toren zelf** kan verschillende functies opnemen: wonen, kantoren, voorzieningen, publieke functies... De kwaliteit van een toren is ontegensprekelijk het verre uitzicht en de grote ongehinderde lichtinval. In het ontwerp moet hier maximaal rekening mee worden gehouden (glas van vloer tot plafond, terrassen, veranda of wintertuin op grote hoogte...). De planindeling moet op een goed doordachte manier ontworpen worden om ongewenste neveneffecten uit te sluiten: het gevoel geïsoleerd zijn, het tekort aan sociaal contact of net het teveel aan storende interactie door te veel entiteiten in te planten op één circulatieas... De principes van gezinsvriendelijk hoger bouwen worden toegepast in alle hogere gebouwen: appartementen voor gezinnen met kinderen worden zoveel mogelijk in de onderste vier à vijf bouwlagen ingeplant en hebben een directe zichtrelatie met het speelgroen eromheen: van op een grotere hoogte kun je niemand meer herkennen. Het gebouw moet gezien worden als een dorp: de gangen zijn straten die herkenbaar moeten zijn en plaats moeten bieden aan ontmoetingsplekken, speelzones enzovoort. Onderzoek wijst uit dat er meer nodig is dan een twee- of drieslaapkamerappartement opdat gezinnen met kinderen bewust voor een meergezinswoning kiezen: voldoende berging (ook voor rollend materieel); private buitenruimte; veilig en kindvriendelijk woonmilieu met voldoende groen en speelruimte; nabijheid kinderopvanglocatie, sportvoorzieningen; 'open' en heldere trappenhuizen; beperkte afstand tussen de individuele gezinswoning en de begane grond; sociale controle vanuit de individuele gezinswoning; beperkt



aantal appartementen per trappenhuis; overdekte ontmoetingsruimte, belang van de gaanderij; uitbreidingsmogelijkheid (zgn. satellietflats)...

- Vanuit onze bekommernis voor ontwikkelingen op menselijke schaal is het belangrijk dat de **sokkel** van het gebouw intelligent uitgewerkt en met een levendige functie ingevuld wordt. Het ontwerp en de inrichting van de sokkel alsook de omliggende publieke ruimte zijn van cruciaal belang voor een goede beleving en inpassing in de omgeving. De basis van de sokkel wordt zo toegankelijk mogelijk gemaakt, zowel fysiek als visueel (transparantie, actieve functies op het gelijkvloers...). Het programma van de hoogbouw zorgt maximaal voor een opwaardering van de buurt, natuur en buurtgroen wordt mogelijk in de vrijgekomen ruimte.
- Als derde element is de **zichtrelatie** van en naar het omliggende landschap een belangrijk gegeven. Een toren moet architecturaal beeldbepalend zijn, structuur geven aan de ruimte, indrukwekkend zijn maar niet verdrukkend, een aantrekkelijke schaalprong betekenen en geen storende schaalbreuk. Een nieuwe toren moet bijdragen tot het collectieve gedachtegoed en goede citymarketing ondersteunen.

Hoogbouw moet niet alleen een architecturale verrijking betekenen van de Gentse skyline, we hebben ook de ambitie om deze als stedelijk balkon beschikbaar te stellen voor de Gentenaars. We zoeken naar intelligente modellen om de hoogste verdieping als uitkijkplatform op de stad toegankelijk maken, eventueel beperkt in de tijd en minimaal te delen door bewoners van de toren.

### Acties

We bouwen het kader voor hoger bouwen verder op:

- nota opmaken
- strategische zones en punten waar hoger gebouwd kan worden gebiedsgericht afbakenen, in relatie tot de ruimtelijke knooppunten en afhankelijk van de landschappelijke context
- richtlijnen voor de inrichting van het omgevende maai-veld opstellen
- verplicht te doorlopen traject beschrijven, advies kwaliteitskamer, verplichte opbouw van projectdossier (maquette, 3D-simulatie, wind- en lichtsimulatie, simulatie impact stadslandschap en buurt... )

### Een helder en toekomstgericht architectuurbeleid voeren

Architectuurbeleid is nodig. Kwaliteiten in architectuur zijn moeilijk te definiëren, maar één ding is zeker: architectuur legitimeert zich via een weloverwogen toetsing aan de context.

Gent staat voor grote veranderingen. De stadsontwikkeling kent een exponentiële groei. Goede kwaliteit is daarbij op verscheidene vlakken een noodzaak, ook op het specifieke domein van de architectuur.

### Open, dynamisch, actueel architectuurbeleid

Architectuurkwaliteit wordt gemaakt, ze komt niet automatisch tot stand. Ze vereist een dynamische integratie in tal van maatschappelijke structuren, die er bewust of onbewust mee verantwoordelijkheid in dragen. Er is behoefte aan een open, dynamisch, actueel en aanvoelbaar architectuurbeleid via communicatie naar de rechtstreeks betrokkenen: opdrachtgevers, ontwerpers en de begeleidende overheden.

Voor Gent zijn authenticiteit, contextgevoeligheid, lokale maatschappelijke uitdagingen, eigentijdsheid, creativiteit, typologie, symboliek, herkenbaarheid en signaalfunctie versus begeleidende rol enkele van de aandachtspunten waarmee we de bouwdoSSIERS tegen het licht houden. Deze items zijn tegelijk de inzet van de voorbesprekingen en de criteria van de uiteindelijke beoordeling, die het inhoudelijk advies schragen.

### Architectuurbeleid als deel van een netwerkbeleid

De zal alle middelen aanwenden om waardevolle architectuur in Gent te stimuleren:

- **als bouwheer:** voor bouwwerken met een bepaald maatschappelijk belang moet een stadsintern samenwerkingsverband tot stand te komen met goede kwaliteit als inzet. Een structureel contact moet worden geïnstalleerd. Dit kan resulteren in:
  - het bewaken van het proces van totstandkoming;
  - de wijze van toekenning van de opmaak van masterplannen en architectuuropdrachten;
  - specifieke maatregelen voor het zoeken naar het beste architectuurbureau voor een bepaalde opdracht;
  - de begeleiding en beoordeling van het architectuurresultaat.

• **als vergunner:**

- We creëren een structureel samenwerkingsverband dat het systeem van de 'voorbespreking' daadwerkelijk invoert en promoveert in de bouwwereld; hiermee wordt over kwaliteit genegotieerd met de bouwheer en ontwerper, vóór de indiening van de stedenbouwkundige aanvraag. 'Vergunnen' komt na 'voorbespreken'.
- Afhankelijk van het schaalniveau of de maatschappelijke en/of culturele relevantie, worden aangepaste en eventueel meer intensieve systemen van begeleiding in het leven geroepen.
- Er wordt voor de opmaak van de Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) en Ruimtelijke Ontwikkelingsplannen (ROP's) samengewerkt voor aan architectuur gerelateerde items.

• **als stimulator en ontwikkelaar:**

We ontwikkelen strategieën om de geformuleerde aanzetten te verwezenlijken, met nadruk op de strategische ontwikkelingsprojecten (Sint-Pietersstation - Fabiolalaan, The Loop, De Oude Dokken en andere - ook nieuwe projecten).

• **als laboratorium van stedelijkheid:**

Stedelijk bouwen maakt deel uit en is exponent van een visie op de stad. Gent scoort uitstekend wat betreft de maatschappelijke invulling van het nauwelijks te definiëren begrip 'stad'. Stad van samenleving, stad van karakteristieke wijken, maar eveneens studentenstad én bruisende havenstad én erfgoed- en cultuurstad bij uitstek. We moeten daarom een maatschappelijk draagvlak voor architectuur creëren. Nieuwe architectuur houdt rekening met contexten:

- *ruimtelijk-fysieke context:* de bestaande stad is de context waarmee op een of andere wijze rekening wordt gehouden; architectuur houdt rekening met de directe ruimtelijke en landschappelijke omgeving zoals buurpanden, de straat, het plein, de buurt, maar ook de bestrating zelf, de mobiliteit, aan- of afwezigheid van groen in de omgeving;
- *historische context:* de opbouw van een architecturale verschijningsvorm binnen de caleidoscoop van architectuurstijlen die met elkaar een interessante dialectiek aangaan; vandaag wordt 'vandaag' gebouwd en dat is een weerspiegeling van het maatschappelijk gebeuren, confronteert zich met het eminente Gentse patrimonium;
- *stedelijke context:* stedelijke verdichting is een evenwichtsoefening waarbij leefbare kwaliteiten primeren met aandacht voor architecturale verweving met groenstructuren (rond, over en in gebouwen); ook het enten van nieuwe gebouwen/landschappen op de nog herkenbare historische agrarische landschappen in stadsrand/buitengebied en de manier waarop we dat doen is een belangrijke, nog uit te klaren evenwichtsoefening;
- *psychische en mentale context:* de manier waarop gebouwen ook invloed uitoefenen op het welzijn en

de dierbaarheid van de bewoner, de gebruiker, de passant, de toerist;

- *creatieve context:* in de 'stad van kennis en cultuur' neemt architectuur een eminente plaats in; creativiteit en authenticiteit vormen de rode draad van een continu wordingsproces;
- *sociale context:* de stad als samenlevingsvorm staat door de nabijheid der dingen garant voor de integratie van het individu in de samenleving;
- *functionele context:* de manier waarop de omgeving een rol speelt in het dagelijkse leven van de mensen die er rondlopen;
- *economische context:* zonder onderliggende economische dynamiek kunnen projecten niet of moeilijk tot stand komen;
- *ecologische context:* de manier waarop een gebouw zich engageert in de wereldomvattende doelstellingen van klimaatneutraliteit, eerlijke handel, hernieuwbare energie, landschapontwikkeling (gestuurd door de biotische en vooral abiotische eigenschappen) enzovoort.

**Architectuurbeleid gericht op kwaliteit en duurzaamheid**

Kwaliteit en duurzaamheid zijn sleutelwoorden voor de architectuur die we in Gent wensen:

- *fysieke en functionele duurzaamheid:* realisaties moeten lange tijd meegaan. De conceptuele benadering die bijvoorbeeld functieveranderingen kan absorberen, is een belangrijk stedelijk statement.
- *ecologische duurzaamheid:* de biotische en abiotische context is bepalend voor de locatie van bebouwing en ontwikkeling van groene structuren.
- *energetische duurzaamheid:* de herkomst van materialen, de isolatie, de ventilatie zijn belangrijke aandachtspunten, we streven ecologisch, energetisch verantwoorde concepten na.
- *stedenbouwkundige duurzaamheid:* zowel de functie als de bouwenvolpde wegen we secuur af, zodat de stedelijke verdichting geen kwaliteitsverlies inhoudt: verdichting is geen argument voor malafide kwantificering van bouwvolume.
- *culturele duurzaamheid:* gebouwen kunnen zo interessant zijn dat ze vanwege hun bijdrage aan de cultuurgeschiedenis en een respectvolle houding van de nakomende generaties die daaruit voortvloeit, een lang leven beschoren zijn.
- *diversiteit in duurzaamheid:* er wordt gestreefd naar een zo breed mogelijk spectrum aan architectuurbeelden als gevolg van diverse processen. Diversiteit is een rijkdom en een goede eigenschap.
- *Sociale duurzaamheid:* goede architectuur moet voor verbinding zorgen en samenleven tussen verschillende (groepen van) bewoners stimuleren.
- *Economische duurzaamheid:* architectuurbeleid kan ook een aspect zijn van citymarketing en toeristisch beleid.

### **Installeren van een debatcultuur over interdisciplinaire inhouden**

We nemen initiatieven om te debatteren over grensoverschrijdende, interdisciplinaire inhouden: tussen architectuur, stedenbouw, monumentenzorg, landschap, erfgoed, duurzaamheid, ecologie, economie, nieuwe (stedelijke) voedingsbodems en cultuur.

Ook de rol van de kwaliteitskamer is hierin belangrijk. In plaats van te werken met ad-hoc-kwaliteitskamers op het niveau van afzonderlijke projectgebieden (bijvoorbeeld Oude Dokken, Gent Sint-Pieters) vertrouwen we de kwaliteitsbewaking van lopende stadsontwikkelings- en vernieuwingsprojecten aan één 'centrale' kwaliteitskamer toe. Het is immers erg wenselijk de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteitsbegeleiding vanuit één kwaliteitskamer te stroomlijnen. *De huidige Kwaliteitskamer Monumenten en Architectuur wordt daarom inhoudelijk uitgebreid met stedenbouwkundige en landschappelijke thema's, inclusief open en publieke ruimte. Hierdoor worden de meso- en microschaal van het hele stedenbouwkundige parcours voor belangrijke projecten voorgelegd aan een onafhankelijk adviesorgaan dat zich uitspreekt over de kwaliteit van de ontwerpen. Op die manier toetsen we projecten die het stadsbeeld fundamenteel wijzigen, aan de mening van een groep experts. Ook duurzaamheid vormt een belangwekkend aandachtspunt bij de evaluatie van de projecten. Naast een verruiming van de expertise binnen de centrale kwaliteitskamer zal ook een leidraad of kader worden uitgewerkt om duidelijk te maken welke projecten moeten worden voorgelegd aan die kwaliteitskamer. Volgende criteria zijn hierbij van belang: de schaal van het project, de specifieke geografische ligging en/of locatie ten opzichte van stadsbeeldgevoelige contexten en de signaalwaarde.*

Architectuurbeleid gaat, net als Ruimte voor Gent in zijn geheel, over de driehoeksrelatie 'waar' 'wat' 'hoe' ingericht wordt. Dit is dus constant een drievoudige opdracht. De vaststelling dat wie 'in' de stad bouwt tegelijk 'aan' de stad bouwt, verplicht tot een scherpe lectuur van het bestaande en vergroot het besef van de aanzienlijke verantwoordelijkheid die aan het inrichten van de stedelijke ruimte verbonden is. We moeten met name steeds nieuwe parameters toetsen aan een resem fysieke en psychische contexten die de stad kenmerken. Als Gent zich profileert als *open, solidaire, wijze en kind- en leeftijdsvriendelijke stad, dan speelt architectuur in die beeldvorming een belangrijke en kritische rol.*

*Gent kan nu al bogen op tien eeuwen voorgeschiedenis van fraaie, eigentijdse architectuur. Nu en in de toekomst moet dit ook beleidsmatig verder worden uitgediept en ontwikkeld.*

De stadsbouwmeester zal in deze debatcultuur een belangrijke rol spelen.

De stadsbouwmeester heeft in de eerste plaats als taak een **bewustmaking te bevorderen rond architectuur en ruimtelijke kwaliteit in het algemeen** met als doel de kwaliteit en de diversiteit van de architectuur en de ruimte te bevorderen en te verzekeren in Gent. De stadsbouwmeester belichaamt de architecturale ambitie voor Gent, maakt het stedelijk architectuurbeleid zichtbaar en werkt aan de maatschappelijke aanvaarding van de noodzaak ervan.

De stadsbouwmeester heeft ook een belangrijke rol te vervullen in **het behouden, verhogen en borgen van de ruimtelijke kwaliteit van de Gentse ruimte**. Hierin heeft de stadsbouwmeester een ondersteunende rol in de vorm van faciliteren, stimuleren, aanjagen/uitdagen, ...

### **Aandacht voor en integratie van onroerend erfgoed**

#### **Vooruitkijken door achterom te zien**

Gent bezit een schat aan bouwkundige, landschappelijke, natuurlijke, groene en archeologische relicten. Dit onroerend erfgoed is heel waardevol voor de stad en haar onmiddellijke omgeving. De waarde van het verleden, van de historische ontwikkeling vanaf het ontstaan van de eerste nederzettingen bij de samenloop van Leie en Schelde tot de meer zichtbare erfenis van het verhaal van de stad en haar bewoners die afleesbaar is in stads- of dorpsontwikkeling, percelering, gebouwen, monumenten, wijken, lanen, structuren en landschappen, kan niet zomaar weggewimpeld worden. Erfgoed versterkt de dragende netwerken en structuren, maar de verbeeldende kracht ervan draagt ook sterk bij tot de eigenheid en beeldwaarde van de stad en haar onmiddellijke omgeving. Daarnaast heeft erfgoed vaak ook een sociale, verbindende functie. Het brengt mensen in dialoog.

De ruimtelijke transformatie van Gent wordt vandaag vooral zichtbaar door snelle en steeds grootschaligere ontwikkelingen en daarmee verbonden door een steeds grotere druk op het bestaande weefsel binnen de stedelijke ruimte en de resterende open ruimten. Historisch gegroeide bebouwing, waardevolle erfgoedlandschappen en eeuwenoude archeologische sites komen hierdoor steeds meer onder druk te staan. Een bewuste en doordachte omgang met het onroerend erfgoed is in deze transformatie van essentieel belang, niet alleen om het behoud van de unieke en in vele eeuwen opgebouwde elementen te garanderen, maar ook om aantrekkelijke nieuwe ruimtelijke omgevingen en duurzame ruimtelijke ontwikkeling te realiseren. De integratie van onroerend erfgoed in de ruimtelijke ordening helpt om de draagkracht van een plek te bewaken en om voldoende bestaande kwaliteit te vrijwaren wanneer zich transformaties voordoen in de Gentse ruimte. Gent opteert voor erfgoedbeleid dat afgestemd is op en samengaat met het ruimtelijk beleid.

### **Gent gelaagde stad**

De manier waarop Gent eruitziet, wordt in de eerste plaats bepaald door een uitstekende geografische ligging en door al wat voorafging aan het ontstaan van de eerste handelsstad in de negende eeuw. De jongere geschiedenis wordt bepaald door vele eeuwen bouwen, leven en werken in interactie met al dan niet gestructureerde open ruimte en alle mogelijke gebruik daarvan. Die hele geschiedenis gaf en geeft de stad en haar omgeving vorm. Om de ruimtelijke structuur van Gent vandaag te begrijpen en ze in te zetten als leidraad voor de verdere ontwikkeling in de komende decennia moeten we de groei van Gent 'gisteren' kennen. Elke periode voegde nieuwe elementen toe, verwijderde (meestal slechts gedeeltelijk) elementen uit vroegere tijden. In de gebouwen, monumenten of bepaalde landschapsstructuren (bijvoorbeeld Engelse landschapsstijl, knotbomenrijen, dreven) is dit het best afleesbaar aan de tijdsgebonden bouwstijlen, functies en structuren. Voor andere, niet-gebouw-gebonden verhalen wordt dit veelal pas bij onderzoek duidelijk. Maar ook zo is die Gentse beeldbepalende geschiedenis – soms verborgen – overal terug te vinden: in de publieke ruimte, in tuinen of erven, in de landschappelijke zones, maar ook in gebouwen en interieurs. De kennis die wordt opgebouwd uit vroeger onderzoek, leert ons Gent op een andere manier kennen, een open boek dat dagelijks wordt aangevuld, vooraleer de meeste bronnen voor altijd verdwijnen.

Gent toont vandaag een veelheid aan stadsbeelden. De waarde van die diversiteit is onschatbaar. Het erfgoedbeleid dient immers niet enkel de cultuurhistorische gelaagdheid, basis voor het collectieve geheugen, maar is er ook om de stad en haar onmiddellijke omgeving meer diepte te geven. Erfgoedbeleid biedt vanuit het cultuurhistorisch verhaal een sterke **eigenheid**. Tegelijkertijd biedt het vanuit zijn gelaagdheid **diversiteit** en leidt het via een intelligent opgebouwd erfgoedbeleid tot **duurzaamheid** en een verhoogde **beeldkwaliteit**. Deze vier sleutelbegrippen vormen essentiële kernwaarden waartoe erfgoed expliciet kan bijdragen.

### **Minder zichtbaar erfgoed**

Zowel in het stedelijke Gent als in de onmiddellijke omgeving is het grootste deel van Gent van gisteren niet meteen zichtbaar. De sleutel zit nochtans vevat in de landschappelijke en ruimtelijke structuren van de stad en haar omgeving, maar ook in het archeologisch bodemarchief en de bebouwde omgeving zoals ze zich vandaag aandient. Behoud in situ is het algemene uitgangspunt zoals het Verdrag van Europa (La Valetta, Malta) dit in 1992 heeft vastgesteld. Als dit niet mogelijk is, ondermeer door nieuwe ontwikkelingen, dan organiseert men een degelijk behoud ex situ: voorafgaandelijk of geïntegreerd archeologisch onderzoek, de omzetting van de onderzoeksbevindingen tot nieuwe kennis over Gent,

beheer en ontsluiting van de onderzoeksresultaten voor het publiek. Voor Gent wordt het behoud ex situ gecoördineerd door Stadsarcheologie Gent en staat het erkende archeologisch onroerenderfgoeddepot De Zwarte Doos in voor beheer en ontsluiting.

### **Acties**

- We benutten kennis en kwaliteit als basis voor een coherenter onroerenderfgoedbeleid binnen Gent.
- We werken een instrumentarium uit voor de historisch waardevolle zones die qua beheer en opvolging volledig buiten het Onroerenderfgoeddecreet 2013 vallen.
- We houden voor heel Gent kaarten bij met aanduiding van gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt, hetzij omdat het archeologisch bodemarchief op die plaats vernietigd is, hetzij omdat de relevantie voor de vaststelling van archeologisch erfgoed als miniem kan worden geëvalueerd.
- Met alle archeologische instanties die in Gent werkzaam zijn, creëren we een kader voor coördinatie van de kennis die uit alle archeologische handelingen in Gent kan worden gegenereerd, inclusief de publieksontsluiting.
- We ontwikkelen nieuwe denksporen voor een ruimere en duurzamere menselijke betrokkenheid tussen de beschikbare kennis en de leefwereld van de Gentenaren.

### **Een afwegingskader voor behoud en ontwikkeling van erfgoed**

Om onroerend erfgoed een waarderende plaats in het ruimtelijk beleid en, nog sterker, in concrete stadsontwikkelingsprojecten te geven stellen we een proces voor dat in drie significante stappen verloopt. Die helpen een vaste werkmethode uitzetten die sturend kan werken voor planners, ontwerpers, erfgoedzorgers en beleidsvoerders. Maar elk ruimtelijk project, ongeacht of onroerend erfgoed er een belangrijke plek in inneemt of niet, vraagt om maatwerk. Door het unieke karakter van elk ruimtelijk ontwikkelingsvraagstuk zal een uitspraak over erfgoed erin steeds een proces vragen van onderzoek, ontwerp, overleg en afweging tussen de verschillende doelstellingen. De voorgestelde methode biedt een kader dat niet enkel de klassieke middelen van de stadsontwikkeling inzet, maar evenzeer inhaakt op andere beleidsvelden. Dit vergroot de acceptatie voor erfgoedbeleid als dragende laag in het ruimtelijk beleid. Bovendien biedt de onderstaande methode, en dan vooral in zijn eerste twee stappen, een duidelijke kapstok voor het vergunningenbeleid. Niet onbelangrijk, want in de vele kleine en verschillende grote bouwaanvragen en bouwprojecten wordt immers stap per stap en project per project voort gebouwd en verbouwd aan de stad.



**STAP 1: Erfgoedwaardering**

In een eerste stap moeten we een antwoord formuleren op de basisvraag: wat is de waarde van het erfgoed en waarom is het precies waardevol? Hier brengen we alle erfgoedwaarden in kaart. Omdat dit onderzoek kadert binnen een 'ruimtelijk' erfgoedvraagstuk, beoordelen we niet enkel de waarde van het object maar leggen we ook de relatie met de onmiddellijke omgeving als het ruimere perspectief van de stadsontwikkeling. We spreken daarom over een kader voor de 'ruimtelijke waardering van het erfgoed'. In het ruimtelijk beleid worden de argumenten van de verschillende sectoren tegen elkaar afgewogen en getaxeerd op hun bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit. Om zeker te zijn van een goede omgang met erfgoed binnen het ruimtelijk beleid is het daarom noodzakelijk de sectorale benadering bij de waardeargumentatie van het erfgoed te overstijgen. Het is belangrijk om de waardering van het erfgoed ook 'ruimtelijk' te beargumenteren.

Het kader hanteert vier waarden die een gebouw, stadsdeel, landschap of archeologische zone in meerdere of mindere mate bezit. Elk van deze vier waarden is een koepelbegrip:

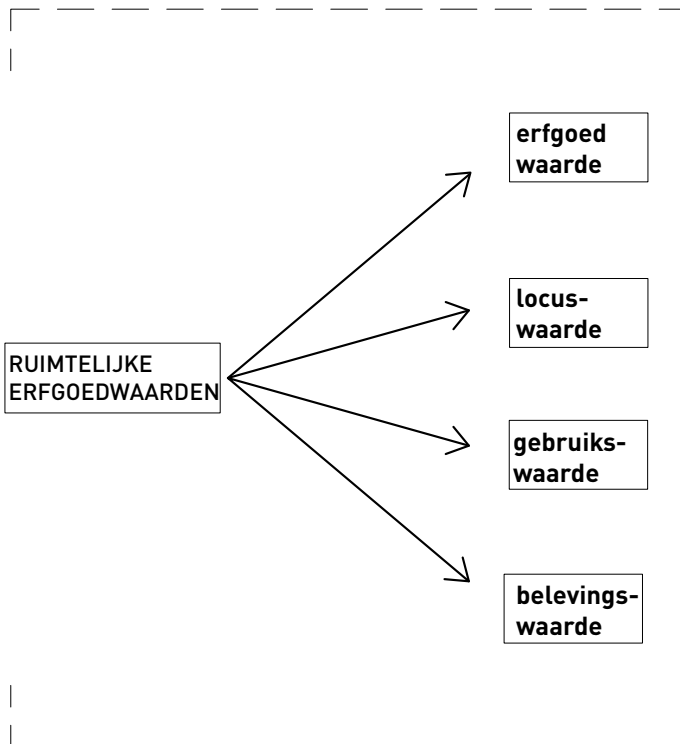
- **De cultuur-historische waarde** wordt bepaald door een afweging van verschillende waarden en selectiecriteria die de culturele en/of historische betekenis van het relict duiden. Deze erfgoedwaarden worden voornamelijk bepaald op basis van al dan niet zichtbare kenmerken van het relict op zich en zijn historische context.

- **De gebruikswaarde** heeft betrekking op de mate waarin het relict aan actuele gebruiksvragen kan beantwoorden: programma's, activiteiten, infrastructuren, verwachtingen met betrekking tot comfort...
- **De locuswaarde** komt overeen met de mate waarin een relict de grotere ruimtelijke structuur ondersteunt of een bepalend deel is van een groter waardevol geheel (gebouwenensemble, erfgoed geheel, consistent straatbeeld enzovoort). Deze waarde moet noodzakelijk in relatie met de omgeving worden geëvalueerd.
- **De belevingswaarde** wordt bepaald door de mate waarin een relict, geheel of landschap een waardevol beeld biedt, maar ook door de wijze waarop het als een beeld wordt ervaren.

Dit afwegingskader moet een vast element worden in de beoordeling van de waarde van structuren, zowel voor gebouwen en hun omgeving in het kader van de bouw-aanvraag, als op stedenbouwkundige schaal voor ruimtelijke planning (opmaak bestemmingsplannen), stadsontwikkeling (opmaak masterplannen en richtplannen onroerend erfgoed), de inrichting van groene ruimtes of in het kader van de inrichting van het publieke ruimte.

**STAP 1**

**Wat is de waarde van het erfgoed en waarom is het precies waardevol?**

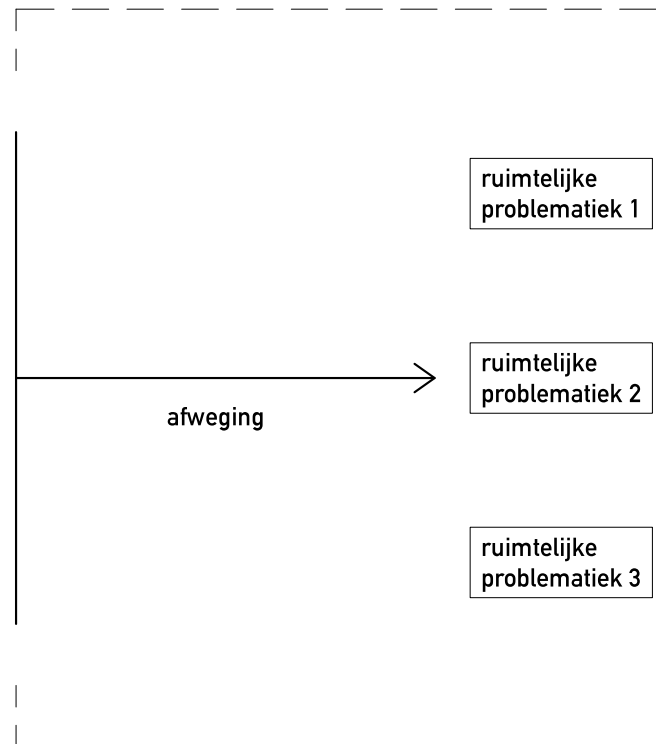
**STAP1: ERFGOEDVRAAGSTUK**

Het erfgoedvraagstuk wordt eerst als een eenvoudige vertrekvraag geformuleerd. In een waardeanalyse via het afwegingskader wordt nagegaan welke aspecten van de bestaande toestand erfgoedwaarden hebben en hoe groot die waarden zijn. Er wordt nagegaan of er bestaande locuswaarde is die behouden moet blijven of dat de locuswaarde eerder kan toenemen door een interventie op die plaats. Ook vragen vanuit mogelijke gebruikswaarde worden in kaart gebracht, en ten slotte wordt nagedacht over de belevingswaarde.

Via het waardenkader kan de 'ruimtelijke' meerwaarde van het erfgoed duidelijk worden benoemd en onderbouwd.

**STAP 2**

**Welke zijn de te verwachten ruimtelijke transformaties?**

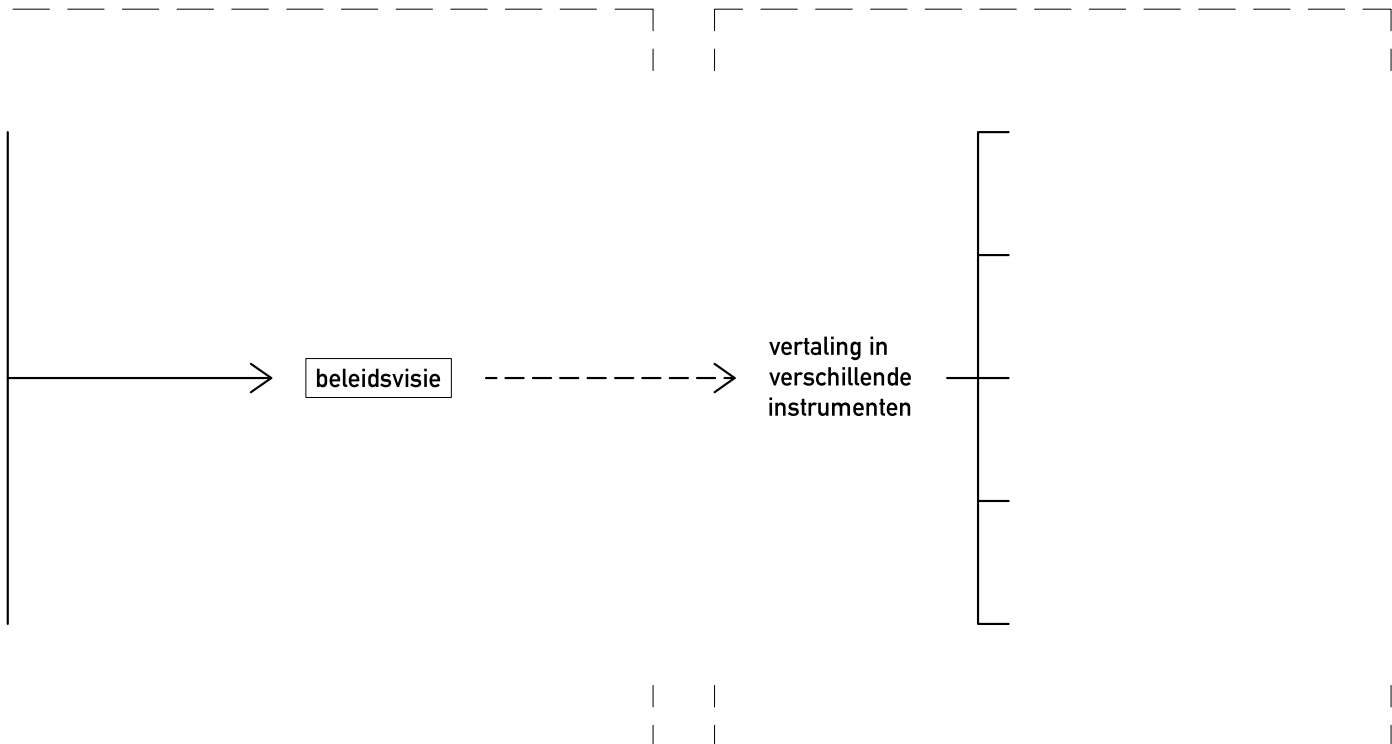
**STAP2: VISIEVORMING**

Vervolgens worden de ruimtelijke transformaties waar het erfgoed voor staat in beeld gebracht. Er dient dan afgewogen te worden welke ontwikkeling gewenst is, toelaatbaar is of de erfgoedwaarden beperkt. Naast de waardering van het erfgoed moeten ook de maatschappelijke doestellingen en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen worden onderzocht. Op die manier kunnen ze tegen elkaar worden afgewogen.

Hoe willen we met de erfgoedwaarden omgaan?

**STAP 3**

Welke instrumenten kunnen ingezet worden om de erfgoedwaarden te behouden?



Zo kan een visie worden ontwikkeld op het omgaan met de ruimtelijke erfgoedwaarden en ander gewenste ontwikkelingen. De afwegingen resulteren in één of enkele visies voor gewenste ontwikkeling. Via grondig onderzoek én debat over de ruimtelijke uitdagingen van het erfgoed, krijgt de visie op de gewenste ontwikkeling vorm.

**STAP3: OPERATIONALISERING**

Voor toepassing in een ruimtelijk beleid zal ook de derde stap cruciaal zijn: de keuze voor de gepaste beleidsinstrumenten die de vooropgestelde uitspraken en keuzes verankeren. Om tot een gedragen ruimtelijk beleid met betrekking tot onroerend erfgoed te komen is het essentieel telkens te onderzoeken hoe de erfgoedwaarden best in beleidsinstrumenten worden vertaald. Dit kan dan leiden tot een gerichte keuze van de instrumenten. De houding ten aanzien van het waardevolle erfgoed kan gekoppeld worden aan duidelijke instrumenten om de ontwikkeling te steunen.

## STAP 2: geen bevriezende maar een herwaarderende houding

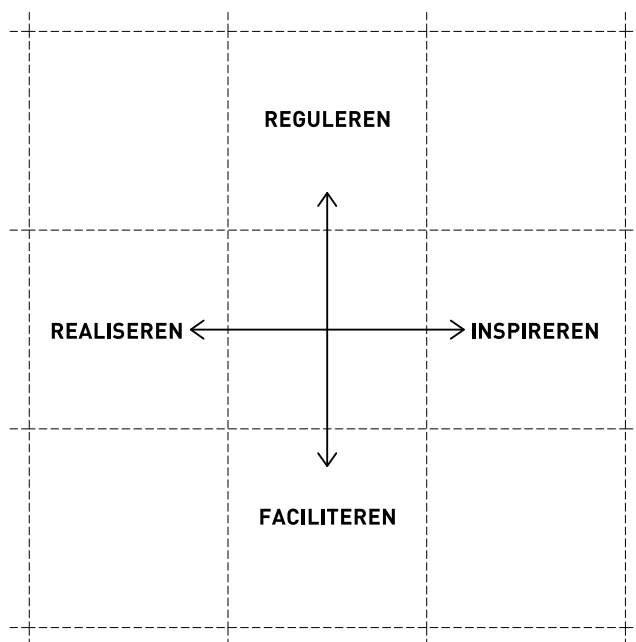
Op basis van de resultaten uit stap 1 werken we in een tweede stap een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling uit. Door de verschillende waarden van het erfgoed en de maatschappelijke en ruimtelijke transformaties tegenover elkaar af te wegen kunnen we een of meer visies ontwikkelen.

Het scala aan mogelijke beleidshoudingen is groot en het is terug te vinden in onderstaand schema.

- De horizontale as bepaalt de mate waarin het beleid het omgaan met bouwkundig erfgoed vorm wil geven. Wil het vanuit een concrete vraag uitvoeringsgerichte plannen uitwerken of projecten **realiseren**? Of werkt het eerder aan een eigen beleidsvisie en zet het in op **inspireren**?
- De verticale as bepaalt de manier waarop het beleid de omgang met onroerend erfgoed wil verankeren. Legt het de gewenste ingrepen voor erfgoed zelf vast in juridische regels om zekerheid te bieden aan mogelijke evoluties? Wil het beleid met andere woorden **reguleren**? Of laat het eerder van onderuit verschillende mogelijkheden ontstaan die het dan **faciliteert**?

De herwaardering van het bouwkundig erfgoed is het succesvolst, wanneer de verschillende beleidshoudingen en mogelijke eraan verbonden instrumenten samen worden ingezet (zie ook verder). Dit is ook kiezen tussen een defensieve houding om erfgoedwaarden van vroeger te behouden en een proactieve houding die erfgoedwaardes mee inzet voor de ontwikkeling van de stad van morgen. Ná de ruimtelijke waardering van het onroerend erfgoed moet worden bepaald welke houding de Stad wil aannemen, rekening houdend met de grote maatschappelijke uitdagingen en actuele vraagstukken.

We beschrijven de ruimtelijke vragen en confronteren ze met het onderzoek naar de waarden van het onroerend erfgoed om zo een duidelijk beleidsstandpunt, een visie te kunnen formuleren. Op basis daarvan legt het randvoorwaarden voor ontwikkeling op, met bijhorende specifieke ruimtelijke instrumenten. Dit maakt het in een volgende stap mogelijk het 'juiste' uitvoeringsinstrument te kiezen en zo tot een effectieve realisatie van de gewenste ingrepen te komen.



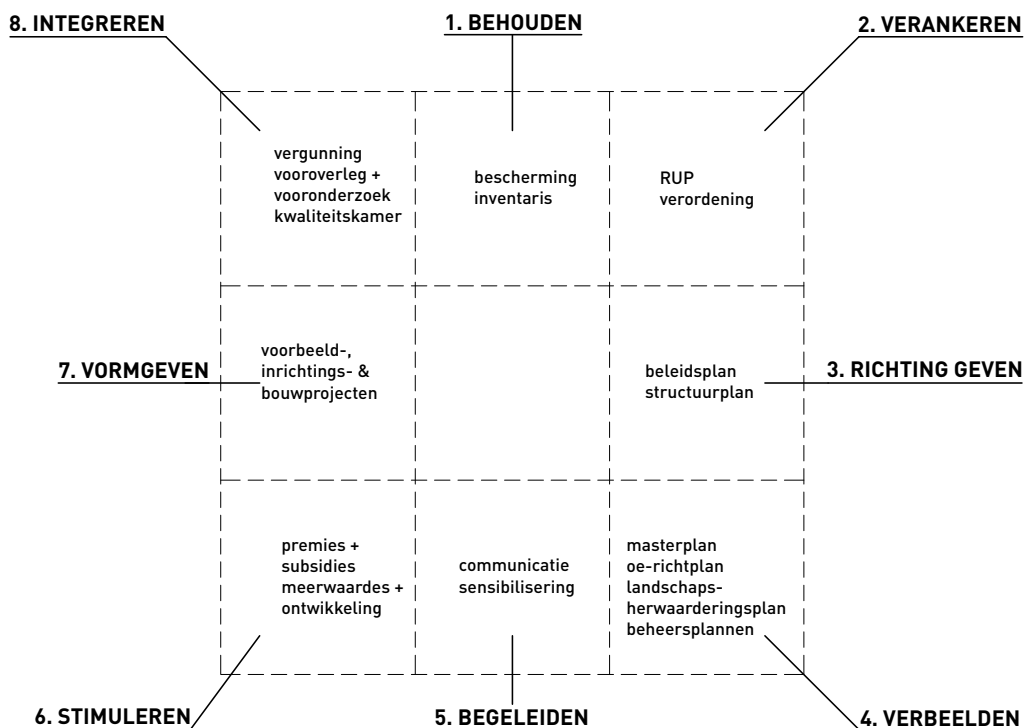


**STAP 3: koppelingen zoeken**

Met het bestaan van de visie is het behoud of de ontwikkeling van het onroerend erfgoed nog niet verzekerd of verankerd in het beleid. Om dit te doen zetten we acht instrumentengroepen in die telkens uitdrukking geven aan een eigen beleidshouding die de Stad samen met initiatiefnemers (opdrachtgevers, gebruikers, bewoners, eigenaars, ontwikkelaars en ondernemers) inneemt. Nu wordt een strategie uitgewerkt om de visie toe te passen. We vertalen ze met andere woorden in 'gepaste' instrumenten. Afhankelijk van de waardering van het onroerend erfgoed, de visie en de beleidshouding zullen één of enkele van de beschikbare instrumenten beter dan andere geschikt zijn voor de uitvoering van het gewenste ruimtelijke beleid en het omgaan met het onroerend erfgoed. In het schema zijn de verschillende instrumenten en hun hoofddoel opgenomen.

- **Strategisch instrumentarium:** we formuleren zelf een visie op het behoud van erfgoed. Een erfgoedrichtplan of een erfgoedwaarderingsskaart, een beheerplan, een erfgoed-RUP, het zijn allemaal beleidsinstrumenten die zich toespitsen op het erfgoed bij ruimtelijke ontwikkelingen.

- **Uitvoeringsgericht instrumentarium:** instrumenten die uitgaan van projecten en van daaruit willen inzetten op behoud van erfgoedwaarden. De overheid kan projecten sturen via bijvoorbeeld het toekennen van premies of een stedenbouwkundige vergunning of via een goede inventaris die de basis vormt om criteria en prioriteiten en mate van ondersteuning vast te leggen. Voorbeelden daarvan zijn een inventaris cultuurhistorisch groen en een inventaris funerair erfgoed.
- **Juridisch instrumentarium:** instrumenten als stedenbouwkundige vergunning, wettelijke bescherming, verordening of RUP kunnen erfgoedwaarden strikt verankeren.
- **Ondersteunend instrumentarium:** ontwerpend onderzoek (door middel van een masterplan, beheerplan, beeldkwaliteitsplan) bewaakt het behoud van erfgoedwaarden.
- **Organisatorisch instrumentarium:** dit zijn instrumenten die voor afstemming zorgen tussen de verschillende sectoren. Voorbeelden van zo'n 'afstemmingsinstrument' zijn het funerair team dat zoekt naar manieren om groen, cultuur en onroerend erfgoed te verbinden, of de geïntegreerde beheerplannen en de hieraan gekoppelde beheercommissies.



### ***Erfgoedbeleid op z'n Gents: mix to the max***

De herwaardering van het onroerend erfgoed verloopt het best, als we de verschillende beleidshoudingen en mogelijke eraan verbonden instrumenten samen inzetten. In Gent liggen kansen om verschillende instrumenten samen in te zetten die momenteel maar beperkt ingezet worden of die niet aan elkaar gekoppeld zijn. In elk van de acht instrumentengroepen zitten kansen voor de ruimtelijke verankering van het erfgoedbeleid. Succesvol erfgoedbeleid zet in op een mix van de acht mogelijke insteken, maar dan via eigen, contextuele beleidsaanpak met de bijhorende instrumenten.

### ***Onroerend erfgoed doet mee***

Onroerend erfgoed is voor elke stad een troef of pluspunt. Hier bewuster beleid voor voeren is essentieel. Dat beleid kan zowel inzetten op een defensieve houding om erfgoedwaardes van vroeger te behouden als op een proactieve houding die erfgoedwaardes mee inzet voor de ontwikkeling van de stad van morgen. Zorg voor onroerend erfgoed vraagt om het combineren van beide attitudes. En zorgen voor onroerend erfgoed is zorgen voor de stad. Beleid voor onroerend erfgoed is dus geen op zich staand beleidsveld dat zich onttrekt aan de ontwikkeling en groei. Integendeel, erfgoed is een vaste partner van alle diensten, bestuur en bewoners, eigenaars en gebruikers van de stad.









## 5. De methodiek concreet gemaakt: hoe passen we de principes en afwegingskaders toe?

Ruimte voor Gent geeft de ruimtelijk belangrijkste keuzen en principes op diverse terreinen weer. In eerste instantie hanteren we deze als kader voor projecten, initiatieven en potentieverkenningen. Meer gedetailleerde uitspraken die niet strijdig zijn met de structuurvisie in andere beleidsdocumenten, bepalen in tweede instantie mee het kader hiervoor. Om dit kracht bij te zetten leggen we deze beleidsdocumenten waarvoor dit nog niet gebeurd is, samen met Ruimte voor Gent voor bekrachtiging aan het College voor.

In de kaders die Ruimte voor Gent aanreikt zit een **hiërarchie**. De **visie en ruimtelijke concepten** (zie deel II hoofdstuk 1 en 2) zijn voor afwegingen allerlei het hoogste, maar wel abstracte niveau. Bij onderlinge afweging zijn de concepten evenwaardig; alleen het fysisch systeem dat de basis is voor de groei van de stad, weegt in voorkomend geval sterker door.

**Ruimtelijke bouwstenen** van de ruimtelijke netwerken en van de knooppunten zijn voor afwegingen allerlei het tweede hoogste niveau. Bij onderlinge afweging zijn ze gelijkwaardig. De programmatorische aanwijzingen

fungeren als streefdoelen en tegelijk als bovengrenzen voor de totale ontwikkeling op hun respectieve vlak. De krachtlijnen voor locatiekeuzen van functies zijn op dit tweede niveau het meest sturend en doorslaggevend.

Het derde niveau tot slot wordt gevormd door de **ruimtelijke thema's** beschreven voor ruimtelijke ontwikkelingen allerlei (zie deel III hoofdstuk 4). De ruimtelijke krachtlijnen voor deze thema's, algemeen en vanuit diverse invalshoeken, geven op dit derde niveau aanvullende maar evenwaardige afwegingselementen.

Afwegingsoefeningen voor het plannen en uitwerken of beoordelen van projecten en initiatieven en potentie-oefeningen voor plekken of gebieden nemen vanuit de inhoudelijke argumentatie daarvan steeds deze drie niveaus in ogenschouw. Binnen de stad gebeuren die oefeningen en afwegingen door ruimtelijk planners in samenwerking met de betrokken sectorale diensten. Dit gebeurt in een transparant afwegingsproces waarin een streven naar ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid voorop staat. Dit maakt het mogelijk de diverse opties uit deze structuurvisie te bereiken.





## 5.1. Toepassing aan de hand van een concreet voorbeeld: Gentbruggebrug - Nijverheidskaai

We maken de methodiek concreet aan de hand van een site in Sint-Amandsberg: het grootste deel van het bouwblok tussen Gentbruggestraat, Nekkersvijverstraat, E. Lossystraat en Nijverheidskaai (zie situering in bijgaande figuur). De site is ongeveer 4,5 hectare groot, is gevat door het BPA Nijverheidskaai (zie bestemmingsplan in bijgaande figuur) en heeft daarin hoofdzakelijk een economische bestemming, met ook groene en woonruimten. Ze is op dit ogenblik (vermoedelijk) voor iets meer dan de helft benut en bestaat grofweg voor twintig procent uit groen, tien procent verhard en zeventig procent bebouwd (veelal op één laag) terrein.

De site Gentbruggebrug - Nijverheidskaai ligt in de kernstad, aan de buitenste rand ervan. De plek kan door zijn ligging binnen de verschillende netwerken de rol van ruimtelijk knooppunt op wijkniveau vervullen. Door een goede ruimtelijke afweging specificeren we de omvang en de aard van dit knooppunt, zijn inbedding in de omliggende wijk en in de definiërende netwerken, de relatie met de aanliggende functies en activiteiten, zijn beeld en eigenheid.

Op het **eerste niveau van de visie en concepten** komt de site Gentbruggebrug - Nijverheidskaai alleen indirect ter sprake.

Wat betreft concept 1 'Water, topografie en bodem' ligt ze in de Scheldevallei, die gevrijwaard wordt van bebouwing en als een verbindend kralensnoer van open ruimten met meervoudig gebruik wordt ontwikkeld, met openheid en zichten langs het water. Eventueel in de ondergrond aanwezige vervuiling wordt behandeld en de ondergrond kan worden benut voor energie. De combinatie van water en groen levert verkoeling. Water wordt vastgehouden aan de bron en de verhardingsgraad wordt teruggedrongen. Wat betreft concept 2 'Groen-blauwe dooradering' ligt de site vlak bij de groenpool Gentbrugse Meersen. Groenas 3 die langsheen de site loopt, is een belangrijke schakel in het groene netwerk én het fietsnetwerk die we verder versterken. Sint-Amandsberg is een wijk waar er een bijkomend wijkpark nodig is.

Wat betreft concept 3 'Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen voor het openbaar vervoer' wordt ingezet op tangentiële openbaarvervoerverbindingen, waarvan trolleybuslijn 3 die over Gentbruggebrug passeert er een is. Op de ruimtelijke knooppunten binnen die netwerken kiezen we voor een doordacht locatiebeleid op maat van het knooppunt.

Vanuit concept 4 'Slim verdichten' staat verdichting in de nabijheid van de stedelijke groen-blauwe ruimten en aan knooppunten van openbaar vervoer- en fietsnetwerken voorop, maar ligt in de kernstad de nadruk op herstructurering en verluchting, op het delen en vernieuwen van ruimte in plaats van op uitbreiden. Dit past perfect voor deze site. Daarmee kan ze een goede bijdrage leveren aan de ruimteneutraliteit.

Vanuit concept 5 'Werk, ondernemerschap en innovatie vervlechten' is verweving de regel, maar wordt in kleinere verweven economische zones, waarbij deze site evenwel niet expliciet genoemd is, de klemtoon op (behoud van) economische activiteit gelegd.

Behalve de concepten bekijken we ook wat de verschillende visie-elementen als insteek kunnen aanreiken. Denken we aan het faciliteren van hernieuwbare energie, de mogelijkheden van de plek als tijdelijke 'witruimte', het integreren van aspecten van veranderingsgericht bouwen of de rol als herkenningspunt binnen de wijk. De vijf concepten en de visie-elementen nemen we op een evenwaardige manier mee bij een onderzoek naar de ruimtelijke toekomstmogelijkheden van dit gebied.

Op het **tweede niveau van de netwerken en de knooppunten** komt de site Gentbruggebrug - Nijverheidskaai, zonder dat ze expliciet wordt genoemd, aan bod in de netwerken van mobiliteit als onderdeel van de op te waarderen tangentiële openbaarvervoerlijn enerzijds en in de trage kernstadfietsroute van groenas 3. Een dergelijk knooppunt van openbaar vervoer en fiets wordt bij de locatiekeuzen als ideaal voor (gemengde) werklocaties aangeduid. De groene recreatieve ring / groeistedelijke fietsring ligt verderop oostwaarts. Dendermondsesteenweg is een van de geselecteerde steenwegen, maar ligt al op een zekere afstand van de site. Barrièrewerking van infrastructures en rivieren tegengaan met voetgangers- en fietsersbruggen over het water is hier zinvol, maar dat wordt het best gekoppeld aan de kruising van de groeistedelijke fietsring ervan meer oostwaarts. In het groeneruimtenetwerk kan langsheen de groenas functioneel verdicht worden met respect (minstens behoud) voor groen en onbebouwde ruimte, is het zinvol het valleigebied door percelering en microreliëf weer voelbaar te maken. Hier geeft het BPA voor het vooropgestelde wijkpark (groter dan een hectare) al een aanzet, en er zijn ook meerdere mogelijkheden voor tijdelijke openstelling van groene ruimten.

In het waternetwerk ligt de site in de beginzone van de

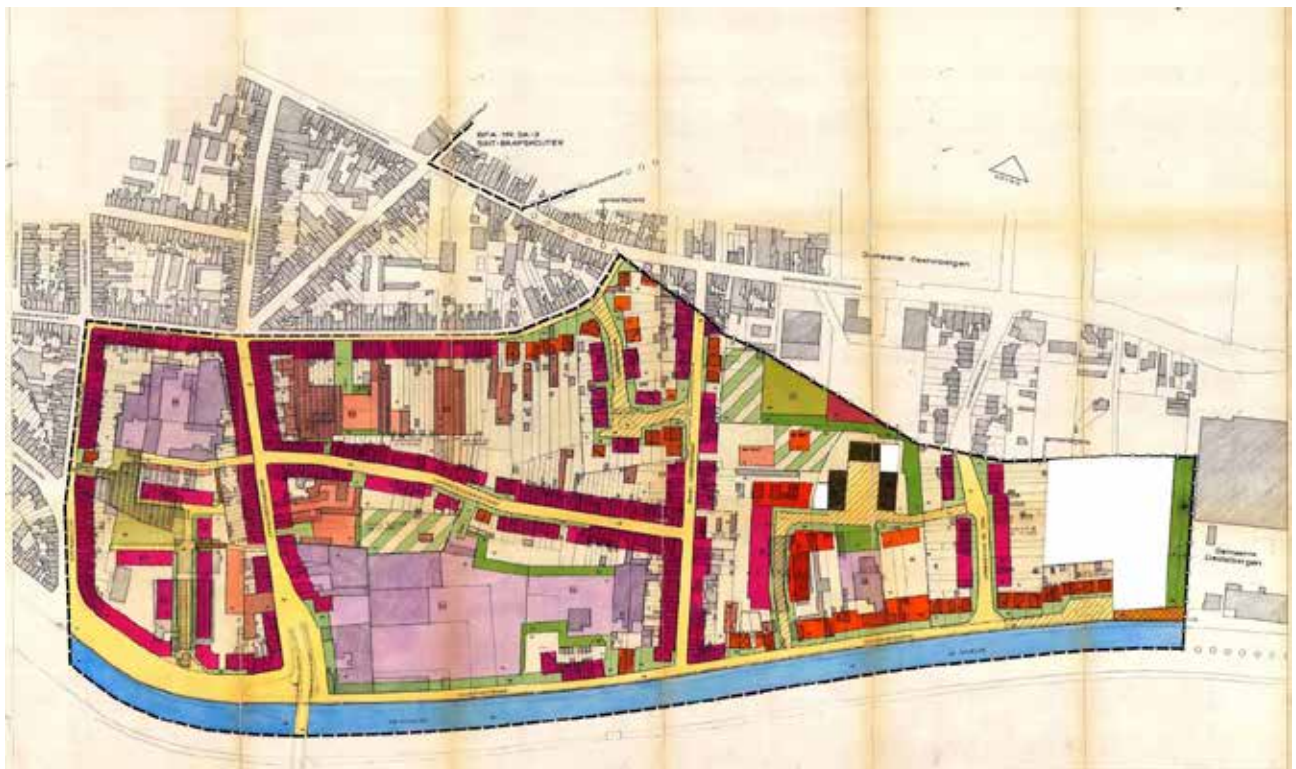
natuurlijke waterstructuur van de Zeeschelde (behalve de oevers zelf) buiten overstroombaar gebied en zou er een stedelijke waterontmoetingsplek kunnen komen. Het ondergronds netwerk ondersteunt vooral wat de visie en het concept al zeggen, maar voegt er - hier wellicht maar beperkt relevant - aandacht voor archeologie aan toe; de potentie van de bodem voor energieopslag of -productie kan mogelijk zinvol worden uitgebreid met benutting van het Scheldewater voor warmte en koeling. In het netwerk van de publieke ruimte vraagt het knooppunt van de brug, de openbaarvervoerhalte en de fietsroute(s) een passende, aantrekkelijke publieke ruimte. Als knooppunt op wijkniveau in de kernstad staat hier volgens de knooppuntentabel een ontwikkeling van ongeveer gelijke densiteit voorop, met qua programma een mix, met verhoging van de gebruiksdichtheid van de herin te richten publieke ruimte en lichte verhoging van het groene karakter. In dit specifieke geval behoort de westelijke helft van de site binnen de invloedssfeer van het knooppunt op wijkniveau. Gentbruggebrug is ook een knooppunt binnen de netwerken van openbaar vervoer en groenas, en ook van het waternetwerk.

Deze vijf elementen zijn evenwaardig. Bij geen enkele van de locatiekeuzen voor specifieke functies wordt de site expliciet benoemd.

Op het **derde niveau van de thema's die belangrijk zijn voor invullingen in de knooppunten** en in het weefsel rondom staat buiten de verdichtingsknooppunten - dus in het oostelijk deel - een verluchtungsstrategie voorop door onbebouwde ruimte te creëren of te optimaliseren. Toename van het aantal woningen is er beperkt maar verdichting met economische functies en voorzieningen kan wel. De groennorm moet worden toegepast als er meer dan tien bijkomende woningen zijn. De bestaande bedrijfsactiviteiten en bedrijvenbestemming zijn mee in de monitoring van ruimte voor bedrijvigheid opgenomen.

Qua beeldkwaliteit en eigenheid is de site onderdeel van het stadslandschap in de kernstad en kan/moet men er aan de slag gaan met markante landschapspatronen (bakens, terreinovergangen, zichtpunten en zichtassen); de brug lijkt hiervoor het meest geschikte element. De site wordt niet vernoemd als plek voor hoogbouw. Integratie van (industriële) erfgoed geldt als principe, maar de kans dat dit hier relevant is, is klein.

Bij **aanverwante beleidsnota's** doet alleen het groenstructuurplan expliciet uitspraak over de site. Het stelt de hele zone net ten noorden van de site als zoekzone voor zowel een nieuw wijkpark als nieuw woongroen voor Dampoort - Sint-Amandsberg voorop. In die zoekzone zijn bestaande bosruimten aanwezig, maar de westzijde van deze site ligt veel centraler ten opzichte van deze zoekzone.



Uit voorgaande analyse kan **voorlopig geconcludeerd** worden dat Ruimte voor Gent en de aanverwante beleidsdocumenten relatief duidelijke uitspraken doen over de gewenste ontwikkeling van deze (relatief grote) site. Het westelijk deel ervan wordt als een knooppunt op wijkniveau ontwikkeld en iets meer verdicht, het oostelijk deel wordt als onderdeel van het gewone weefsel van de kernstad ontwikkeld en meer verlucht.

Programmatorisch komen vier tot vijf relevante functies naar voren. Hoofdfunctie blijft de economische activiteit, mogelijk in een gradiënt van verweefbare economische activiteiten in de randen en overgangen naar de omliggende woningen en kleinere kantoren aan het knooppunt van openbaar vervoer en fiets tot minder verweefbare maakbedrijven in de rest. Gezien het natuurrijke karakter van de waterloop daar is (watergebonden) logistiek geen optie. De economische functies worden in hun mix bij voorkeur op twee tot drie lagen georganiseerd, waardoor de site er minstens anderhalf keer zoveel kan opvangen als ze nu doet. In een gewenste mix van functies is een ondergeschikte inbreng/herstructurering van een aantal woningen zinvol, plus aan het knooppunt een of meer voorzieningen als daar behoefte aan is. Een goed wijkpark voor de zuidrand van Sint-Amandsberg is een zinvolle vierde functie, bij voorkeur in de noordrand / noordwestelijke hoek en met verwijdering van een reeks niet of weinig gebruikte gebouwen. Tot slot kan eventueel de groenas met extra open ruimte worden begeleid, die net als het wijkpark tegelijk een functie voor waterberging en energie kan krijgen. De aanwezige bomen-groepen aan de groenas blijven het best behouden. Ze worden zo mogelijk in de publieke ruimte van de site geïntegreerd.

Het knooppunt van openbaar vervoer en fiets krijgt een aangepaste aantrekkelijke publieke ruimte, maar het wordt niet tot een nieuwe kern uitgebouwd; versterking van de omliggende bestaande kleine kernen geniet immers de voorkeur. De site wordt goed doorwaadbaar gemaakt, vooral in noord-zuidrichting voor verbinding van de woonbuurten en het wijkpark met de groenas, Schelde en groenpool. Een aparte kruising van de Schelde voor voetgangers en fietsers wordt hiervoor ter hoogte van de site niet gepland, maar wel wordt Gentbruggebrug hiertoe geoptimaliseerd en komt er het best een nieuwe brug meer oostwaarts aan de kruising met de groeistedelijke fietsring. Bij voornoemde optimalisering wordt Gentbruggebrug zo mogelijk tegelijk ook als een zichtpunt op de vallei en de groenpool uitgewerkt.

Momenteel lopen er voor deze omgeving voor zover bekend nog geen studies of besluitvormingsprocessen. Maar het kan, gelet op de potenties ervan, zinvol zijn dat de stadsdiensten daar in een **ontwerpend bouw-blokonderzoek** aan beginnen. Bij dat traject worden zo mogelijk ook de bestaande bedrijven en buurtgroepen en de omwonenden **participatief** en eventueel in cocreatie betrokken. Voornoemde voorlopige elementen kunnen in dat ontwerpproces worden ingebracht en meer in detail onderzocht. Maar uiteraard kunnen er bij die verdere, meer gedetailleerde studies en besprekingen nog andere concrete invullingen van de site komen bovendien die aan de concepten en de netwerken beantwoorden of bijdragen.



# DEEL 4

In **deel IV** kijken we naar het vervolgtraject. Hoe zorgen we er samen voor dat de ruimte de komende jaren op een slimme en hoogwaardige manier wordt ingezet. Welke beleidskaders, projecten en acties zijn onmisbaar? Behalve op een vernieuwend instrumentarium en een blijvende monitoring van het gebruik van de ruimte zetten we sterk in op **ontwerpend onderzoek** en **cocreatie**. Dit actieprogramma, dat deel uitmaakt van het **richtinggevend gedeelte** volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, moet doorwerken in de beleidscyclus en ook inspelen op nieuwe inzichten en behoeften. We kiezen er daarom voor het bindend gedeelte te beperken, maar wel jaarlijks (begroting) en zesjaarlijks (nieuwe bestuursperiode) prioriteiten te bepalen en bij te sturen op basis van budget, doorgedreven monitoring en kansen.





## Deel IV - Zorgen voor uitvoering

### **1. Het belang van ontwerp, ontwerpend onderzoek en kwaliteitsbewaking**

- 1.1. Ontwerpend onderzoek als rode draad
- 1.2. Stadsbouwmeester als kwaliteitscoördinator

### **2. Mensgericht plannen en werken aan gedragsverandering**

- 2.1. Van eigendom naar delen en gedeelde verantwoordelijkheid voor ruimte
- 2.2. Werken met en aan nabijheid, zowel sociaal als ecologisch

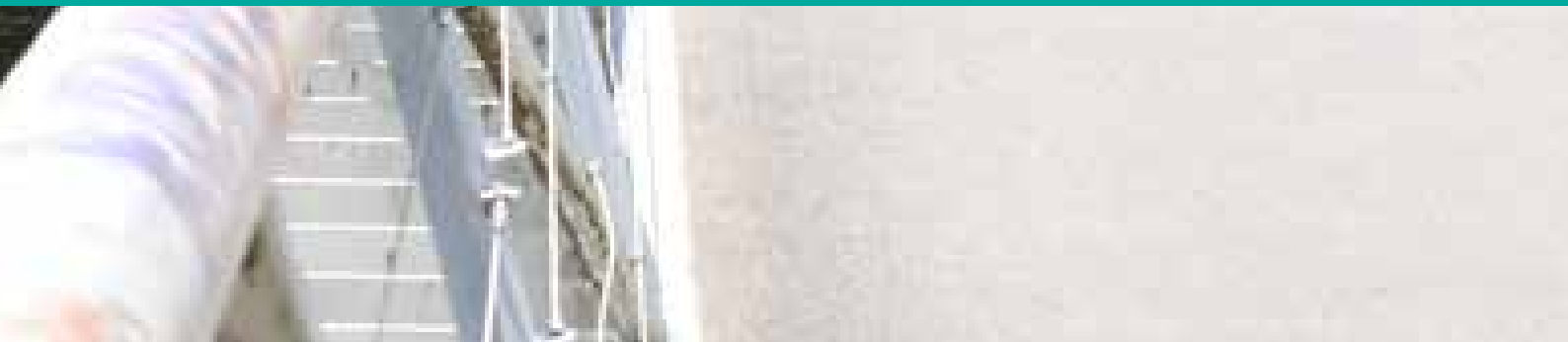
### **3. Ruimtelijke instrumenten en prioritaire acties**

- 3.1. Toelichting bij de belangrijke nieuwe en vernieuwende instrumenten
- 3.2. Types instrumenten

### **4. Monitoring en regelmatige evaluatie**

### **5. Suggesties aan hogere overheden**

### **6. Inzetten op nieuwe strategische projectzones en verder afwerken van de lopende kernprojecten uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent**





De Stad, de hogere overheden, private initiatiefnemers en Gentenaars hebben in het ruimtelijk beleid en de stadsontwikkeling verschillende rollen.

Voor het realiseren van de robuuste structuur van de ruimtelijke netwerken en bij het kiezen van ruimtelijke knooppunten heeft de overheid een belangrijke initiërende en actieve rol. Zeker voor de realisatie van nieuwe (groene) publieke ruimte, het verhogen van de verblijfskwaliteit van bestaande publieke ruimte en het versterken van het fietsnetwerk heeft de Stad de sleutel in handen. Voor onder andere de ontwikkeling van het openbaarvervoernetwerk en de bescherming van de open ruimte is de Stad dan weer de belangrijkste partner van de hogere overheid.

Bij de invulling van de thema's heeft de overheid vaak een andere rol. Voor een aantal elementen blijft ze de trekker: de realisatie van maatschappelijke voorzieningen is bij uitstek een overheidstaak. Door ze op de juiste plek in het stadsweefsel in te plannen versterken en ondersteunen we de netwerken. Toch zal ook bij dit soort realisaties in de toekomst vaker worden gezocht naar samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheid met (private) partners.

Het merendeel echter van de ruimtelijke realisaties zijn privé-initiatieven. Hier heeft de Stad een regisserende taak om ervoor te zorgen dat die private initiatieven de kwaliteit van een plek, een wijk en van de stad als geheel mee verbeteren.

De regisserende en sturende taak van de Stad is met name zeer belangrijk om de verweving en de verdichting, ontpitting en verluchting van de stad in goede banen te leiden. We willen verdichten, verluchten en verweven op de juiste plekken en onder de juiste voorwaarden stimuleren. We verweven bij elkaar passende en elkaar versterkende functies om de juiste dynamiek en stedelijkheid te creëren. Samen met de verschillende (publieke en private) instanties werken we aan een verdeling van programma's en functies over de stad, zodat de principes uit Ruimte voor Gent doorwerken. Ook de (beeld) kwaliteit en de eigenheid van de ruimte kan de Stad voor een stuk mee sturen.

Er is een gepaste werkwijze nodig die de Stad de mogelijkheid biedt hier voldoende te sturen, maar de initiatiefnemers tegelijk ruimte laat om de stad mee te maken. Navolgende hoofdstukjes geven beknopt diverse aspecten van de zorg voor uitvoering van de structuurvisie door de Stad en andere actoren weer:

- het belang van ontwerp, ontwerpend onderzoek en kwaliteitsbewaking
- mensgericht plannen en werken aan gedragsverandering
- ruimtelijke instrumenten en prioritaire acties
- monitoring en regelmatige evaluatie
- suggesties aan andere overheden
- inzetten op nieuwe strategische projectzones en verder afwerken van de lopende kernprojecten uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent



# 1. Het belang van ontwerp, ontwerp onderzoek en kwaliteitsbewaking

## 1.1. Ontwerpend onderzoek als rode draad

De inrichting van de ruimte begint bij het ontwerp. Ontwerpend onderzoek naar de mogelijkheden en draagkracht van een plek is daarbij een belangrijke methodiek. Zo kunnen we tot ruimtelijke kwaliteit komen en integreren we op een doordachte wijze diverse sectorale wensen en ruimtevragen betreffende milieu, klimaat, groen, economie, mobiliteit enzovoort.

Ontwerpend onderzoek is nodig op **alle schaalniveaus**: of het nu gaat over de inrichting van de stad, van een deelgemeente of wijk, van een bouwblok, van een individueel gebouw of van publieke ruimte. Het duikt ook op in **alle fases van het circulaire planproces**. Het komt direct na een eerste grondige lezing van het te ontwerpen gebied, als onderdeel van een bredere (sectoroverschrijdende) context. Het bestudeert verschillende varianten, scenario's en/of programma's. Hoe meer relevante informatie er wordt geïnventariseerd, des te inventiever en meerlagiger worden de mogelijkheden van het ontwerpend onderzoek. Op die manier ontdekken we randvoorwaarden die aanleiding kunnen geven tot verder onderzoek. Het ontwerpend onderzoek is dus geen doel op zich, het wil vooral de discussie voeden, onverwachte invalshoeken onder het licht brengen en zoveel mogelijk potenties valoriseren. Ontwerpend onderzoek stelt ons in staat aan de hand van tekeningen, diagrammen, stroomschema's, collages, valorisatieschema's en maquettes de bezorgdheden van alle betrokken partijen concreet te verbeelden en te onderzoeken. Vaak leveren deze documenten ook tastbare en bruikbare gegevens op voor communicatie of participatie, soms al in een vroeg stadium van het traject.

Een goed ontwerp is vaak het resultaat van ontwerpend onderzoek in de loop van het planproces. We stimuleren ontwerpend onderzoek als methodiek daarom op diverse manieren:

1. door private partijen te begeleiden (bijvoorbeeld Portusgebouw, Handelsdok West, kantoortoren Zwaikom, Lievehof, Jan Palfijn, site Stropkaai);
2. door ontwerpwedstrijden te organiseren (zones B en C aan de Fabiolalaan, deelprojecten in de Oude Dokken, Academiestraat, FNO, Ekkergermsite);
3. door zelf ontwerpend onderzoek ('bouwblokonderzoek') uit te voeren: via proactief onderzoek op schaal van het bouwblok - vaak gekenmerkt door een sterk versnipperde eigendomsstructuur - exploreren we de mogelijkheden qua herschikking en herontwikkeling en onderzoeken we hoe een bouwblok optimaal getransformeerd kan worden. Via bouwblokonderzoek worden concepten uitgewerkt en in praktijk gebracht voor een structurele werkwijze. We werken daar een generiek kader voor uit. Ambities die we hierbij koesteren zijn onder meer:
  - verharding verminderen door maximaal te vergroenen (positief voor woonmilieu, retentie water...), ruimte ingenomen door parkeerboxen en -plaatsen te verminderen, waar mogelijk te clusteren en/of te combineren met het gebruik van daken als groene (gebruiks)ruimte;
  - binnenblokken aanwenden als interessante plekken voor bijkomende (groene) publieke of semipublieke ruimte, voor buurtparkeren of voor nieuwe woonvormen (cohousing) met collectieve tuinen, op voorwaarde dat de omgeving dat soort verdichting verdraagt;
  - zoeken naar doorwaadbaarheid en ontsluiting van binnengebieden;
  - verweving van functies;
  - duidelijk leesbare overgangen tussen private, semiprivate en publieke ruimtes;
  - gedeelde of gezamenlijke ruimten voor verschillende gebruikers;
  - slim omgaan met oriëntatie (bijvoorbeeld verdichten aan streetcanyons met open te laten 'windspeelgaten') en inplanting (harde functies fungeren bijvoorbeeld als buffer voor de zachte functies) van gebouwen;
  - rekening houden met beeldkwaliteit en zoeken naar slimme oplossingen voor privacy;
  - kansen voor gezamenlijke (ondergrondse) energiesystemen bekijken.
4. Ontwerpend onderzoek is steeds een noodzakelijke eerste stap in het voortraject voor nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen. Zo vormt het ontwerpend onderzoek voor de Afrikalaan het raamwerk voor verder overleg met de diverse particuliere eigenaars en voor een toekomstig RUP.



## 1.2. Stadsbouwmeester als kwaliteitscoördinator

In de beleidsnota stadsontwikkeling 2013-2018 staat: 'Een stadsbouwmeester zal samen met een kwaliteitskamer de beoogde architecturale kwaliteit in Gent bewaken en stimuleren. Maar de Gentse stadsbouwmeester moet ook instaan voor de noodzakelijke kwaliteitsbewaking van andere ontwerpende disciplines, zoals stedenbouw en monumentenzorg. Hij moet een spilfiguur zijn in het stroomlijnen van diverse interne, soms tegenstrijdige, adviezen tijdens het voortraject bij de totstandkoming van nieuwe stadsprojecten.'

Groep Gent heeft veel expertise in huis. Het is echter belangrijk dat er voldoende kruisbestuiving is tussen de verschillende geledingen, vaak met hun eigen - en niet altijd met elkaar strokende - prioriteiten. Een Gentse bouwmeester moet daarom een spilfiguur zijn in het stroomlijnen van diverse interne, soms tegenstrijdige, adviezen tijdens het voortraject bij de totstandkoming van nieuwe stadsprojecten.'

Dit wordt verder uitgewerkt in een aparte nota.

## 2. Mensgericht plannen en werken aan gedragsverandering

Hedendaagse ruimtelijke planning steunt niet alleen op ruimtelijk ontwerp en ontwerpend onderzoek, maar werkt ook met sociaal-ruimtelijke ingrepen en instrumenten. Het gaat om mensgerichte planning die niet alleen rekening houdt met ruimtelijke structuren en netwerken maar evenzeer met het concrete en alledaagse gebruik van de ruimte en de dynamiek die daarvan uitgaat. Dat houdt ook in dat burgers de stedelijke ruimte actief mee mogen maken (coproductie). We stimuleren mentaliteits- en gedragsveranderingen die samengaan met de wijzigingen in de ruimtelijke invulling van Gent in 2030.

Idealiter gaan mensgericht plannen en werken aan gedragsverandering samen en vullen ze elkaar aan. We geven hieronder twee mogelijke sporen aan en gaan in op welke rol dit veronderstelt voor de overheid.

### 2.1. Van eigendom naar delen en gedeelde verantwoordelijkheid voor ruimte

De basis van ons eigendomssysteem dateert uit de tijd van Napoleon, de individuele en collectieve vermogensontwikkeling is hieromheen gebouwd. Alle duurzaamheidsinzichten wijzen er echter op dat evolutie van eigendom naar gebruik als basis voor een duurzame samenleving de logische stap is. Dit betekent een nieuwe relatie tussen producenten en consumenten, maar ook tussen burgers onderling. Nu al zijn burgers nieuwe modellen voor delen aan het uittesten: autodelen, fietsdelen, delen van tuin- en huishoudtoestellen, huisdelen via een variëteit aan nieuwe samenwoningsvormen en verhuurformules, verweven van nu nog onverenigbare activiteiten enzovoort. We ondersteunen en stimuleren deze evoluties door de bestaande wettelijke, technische en fiscale belemmeringen weg te werken.

Dit gaat samen met een mentaliteitsverandering omtrent de verantwoordelijkheid voor de ruimte die we met elkaar delen. Collectief verantwoordelijkheid opnemen voor bijvoorbeeld een buurtparkje of gedeelde ruimtes wordt mogelijk. Overheid en actieve burgers vinden elkaar in die gezamenlijke zorg. Om tot collectief gebruik van de ruimte te komen moet je onvermijdelijk verschillen in visies en wensen overbruggen. Samen leven binnen diversiteit en solidariteit vereist heel veel overleg en dus begeleiding en omkadering.

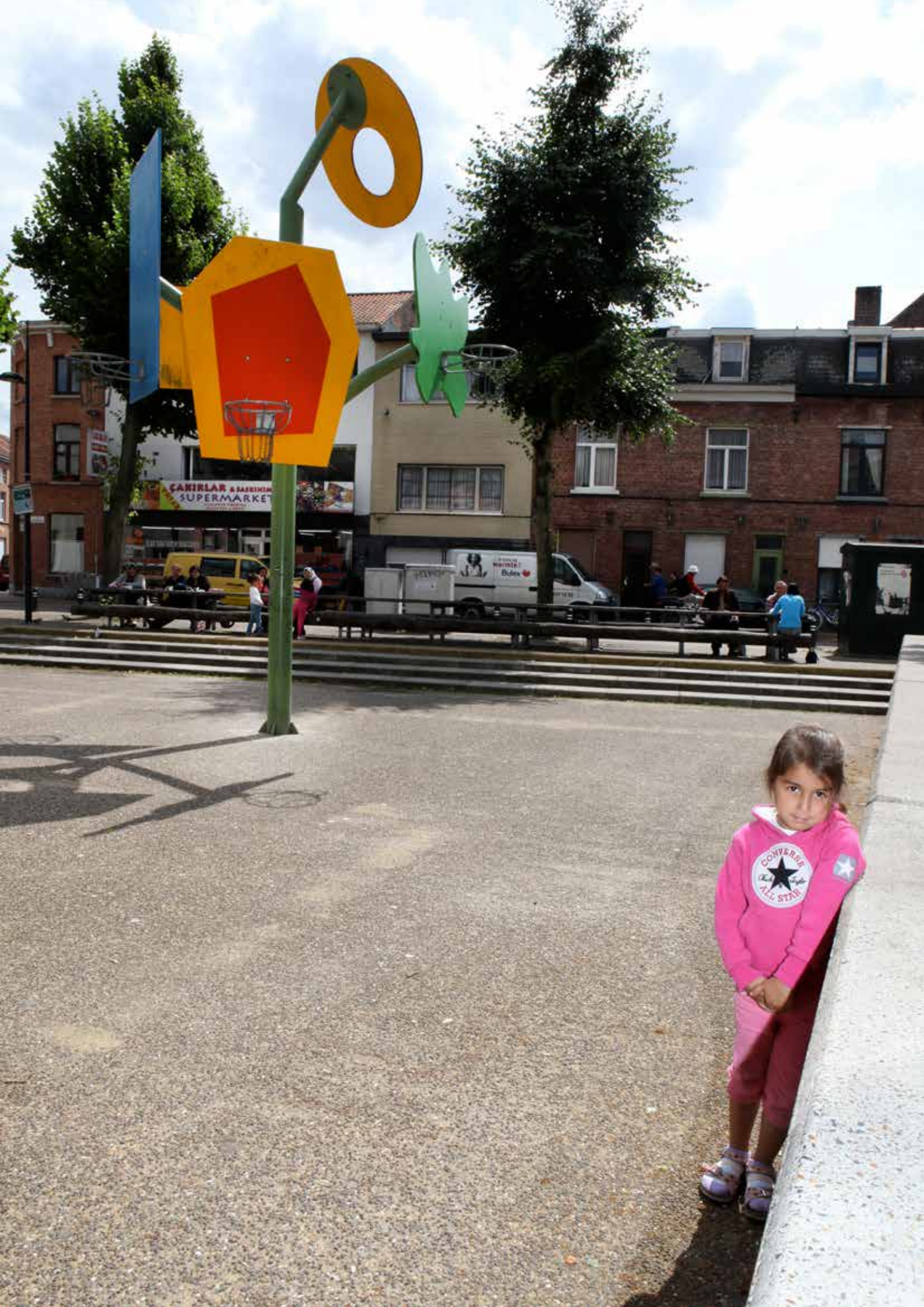
### 2.2. Werken met en aan nabijheid, zowel sociaal als ecologisch

Nabijheid neemt om ecologische, sociale en economische redenen aan belang toe. Burgers willen hun tijd zo goed mogelijk gebruiken, nutteloze verplaatsingen vermijden, mee participeren in de verbetering van hun leef- en werkomgeving. Ze hebben graag alle mogelijke voorzieningen dicht in de buurt en die buurt zo gezond en aangenaam mogelijk. Bedrijven willen bereikbaarheid en kwaliteit van de werkomgeving vergroten, verbinden zich met de buurt. Burgers worden zich ook bewuster van de ruimtelijke kwaliteit en gezondheidsaspecten van groen en water in de nabijheid: voor verpozen, verkoeling, bewegen, werken, verplaatsen. Door samen de verantwoordelijkheid voor deze ruimtelijke kwaliteitsaspecten te dragen verhoogt de verbinding met de eigenheid van de plek.

Deze manier van uitvoeren vergt een specifieke positie voor de overheid. Als regisseur bewaakt ze ruimtelijke draagkracht en sociale inclusie, schept ze ruimte voor flexibiliteit maar bewaakt ze ook de lange termijn en bemiddelt ze tussen de wensen en behoeften van verschillende individuen, sociale groepen, sociale organisaties en private spelers. Dit alles vereist een specifieke strategie:

- visiehorizon leggen op de langere termijn: van zes naar twintig jaar;
  - transversaal denken en handelen, over de klassieke beleidsopdelingen heen;
  - van controle naar vertrouwen, als basisattitude van de regierol;
  - criteria voor samenwerkingspartners aanpassen aan de nieuwe behoeften;
  - leren werken met niet-klassiek georganiseerde netwerken;
  - nieuwe instrumenten voor coproductie hanteren.
- In het ruimtelijk beleid brengen we deze strategie in.







### 3. Ruimtelijke instrumenten en prioritaire acties

In Ruimte voor Gent beschrijven we nieuwe inzichten en principes die ons moeten helpen bij onze ruimtelijke afwegingen om op lange termijn tot duurzame ruimtelijke ontwikkeling te komen. Soms moeten de visie-elementen uit dit document nog uitgewerkt en geconcretiseerd worden. Hierna vermelden we een overzicht van de (ruimtelijke) acties en instrumenten die op dit moment nodig zijn om de visie uit Ruimte voor Gent te kunnen uitvoeren. We lichten er een aantal vernieuwende instrumenten uit; behalve op een vernieuwend sturend instrumentarium en een blijvende monitoring van het gebruik van de ruimte zetten we specifiek in op ontwerpend onderzoek en cocreatie.

De actielijst beoogt geen volledigheid. Het is een niet-limitatieve opsomming van elementen die onze ruimtelijke visie ondersteunen. Die elementen worden slechts beperkt overgenomen in het bindend gedeelte. Dit moet het ons mogelijk maken op een strategische en tegelijk duurzame manier op nieuwe ruimtelijke trends in te spelen. Er is zoals eerder gesteld plaats voor onzekerheid en onvolledigheid. We vatten planning op als een continue activiteit met verschillende instanties, ook burgers en gebruikers van de ruimte. We laten ruimte voor nieuwe inzichten en beperken ons in de visievorming vandaag tot de elementen en ingrepen die ertoe doen. Dit betekent dat er ook kan worden ingezet op instrumenten of acties die in Ruimte voor Gent nog niet expliciet worden vermeld. Ook instrumenten die andere sectoren inzetten, kunnen een belangrijke ruimtelijke component hebben en bijdragen tot de realisatie van de ruimtelijke langetermijnvisie van de Stad.

We prioriteren aan het begin van een nieuwe legislatuur of zelfs jaarlijks acties en maatregelen. Op dat moment specificeren we dan de acties en instrumenten en sturen we ze waar nodig bij (op basis van budget, doorgedreven monitoring en kansen) zonder dat we de volledige structuurplanningsprocedure moeten doorlopen.

We zetten de doelstelling scherp en bepalen op basis daarvan welke instrumenten en/of acties we het best kunnen inzetten. Vervolgens trachten we ook de trekker, eventuele partners, budgetten en kritieke succesfactoren te specificeren. We zetten de coproductieve en stimulerende instrumenten extra in de verf, naast de meer klassieke sturende instrumenten (zoals stedenbouwkundige verordening en bestemmingsplannen).

#### 3.1. Toelichting bij de belangrijke nieuwe en vernieuwende instrumenten

##### Inspirerende ruimtelijke ideeën vanuit gebruikersperspectief testen in cocreatie met stadsdiensten en externe expertise (Ruimtepiloten)

Naar aanleiding van het breed maatschappelijk debat dat gelanceerd werd voor Ruimte voor Gent selecteerde de denktank Ruimte voor Gent samen met de Stad enkele ideeën die door Gentenaars zijn aangebracht. Samen met de indieners komt een proces van cocreatie op gang. Hun ideeën verbeelden een mogelijke toekomst voor Gent. Ze zetten aan om over concrete oplossingen na te denken en tonen wat er mogelijk is. Zo zal een studie en een animatiefilmje de potenties tonen wanneer we een stuk snelweg weghalen uit een woonwijk (E17 in Gentbrugge). Een ander proefproject toont hoe leegstaande kerken op een andere manier kunnen worden ingezet. Een groep die een idee voor korteketenlandbouw indiende, gaat ook daadwerkelijk aan de slag op een braakliggend terrein. Een volledige wijk wordt ruimtelijk onder de loep genomen en er wordt onderzocht hoe we ongebruikte binnengebieden beter kunnen benutten.

Deze bottom-up-ideeën bieden op hun beurt inspiratie voor Ruimte voor Gent en zeggen iets over de ruimtelijke krachtlijnen voor de toekomst. Acht ideeën werden geselecteerd voor verdere uitwerking.

Het vernieuwende aan deze methodiek is dat ideeën tijdens de uitwerkingsfase op hun haalbaarheid getest werden door relevante technische expertise (externe bureaus en relevante stadsdiensten) binnen te brengen en te confronteren met kennis vanuit het gebruik (bewoners/groepen). Door deze werkwijze worden de betrokken partijen uitgedaagd buiten de gekende denkkaders te werken, wat ruimtelijke instrumenten oplevert die ernaar streven de kwaliteit van het dagelijkse ruimtegebruik te verhogen.

##### Coöperatieve stadsontwikkeling

###### Muide Meulestede Morgen (MMM)

Coöperatieve stadsontwikkeling onderscheidt zich zowel qua organisatiestructuur als qua inhoud van de huidige manier van aan stadsontwikkeling doen. Het vormt een alternatief voor de klassieke masterplanning die vertrekt van een welomlijnd programma van eisen. In het voorbeeld van MMM zetten bewoners en andere wijkpartners van in de conceptfase<sup>1</sup> de bakens mee uit. Dat noemen we **gedeeld opdrachtgeverschap**. Om deze werkwijze te continueren werd een specifieke werkvorm met werven en een 'atelier' opgezet. De werven coördineren de nieuwe en al lopende deelprojecten. Hierin zetelen zowel wijkpartners en relevante stadspartners als externe



experts. De algemene regie en afstemming van het stadsontwikkelingsproject gebeurt in het atelier dat bestaat uit een afvaardiging van wijkpartners en bewoners. Het atelier is een intermediaire werkvorm tussen de stedelijke diensten en de lokale partijen. Het is een platform voor slimme verbindingen tussen burgerinitiatieven en professionele organisaties. Tegelijk biedt dit mogelijkheden voor de Stad om zich lokaal in te bedden en actief, in cocreatie met de buurt, stedelijk beleid uit te testen.

### **Tijdelijke invullingen**

De Stad experimenteert al meer dan tien jaar met projecten van tijdelijke invulling op vrijgekomen plaatsen in de stad, vaak naar aanleiding van stadsvernieuwingsprojecten. Ze laat hier letterlijk de ruimte aan bewoners en andere partners, lokaal ingebed of niet, om de ruimte er tijdelijk vorm te geven. Het initiatief verhoogt de leefbaarheid van de (ruime) buurt, de wijk of de stad. Indien het project bovendien een nieuwe dynamiek op gang brengt of meerwaarde oplevert voor toekomstige ontwikkelingen, is dit een belangrijk pluspunt. Het zelfinitiatief, het medebeheer, de betrokkenheid en de creativiteit van de initiatiefnemers staan centraal (coproductie).

Met de ontwikkeling van het Fonds Tijdelijke Invulling gaat de Stad een stap verder in het betrekken van burgers bij ruimtelijke ontwikkeling, op maat van hun leefwereld. Het verduurzamen van deze praktijk wordt verder onderzocht in het kader van REFILL. Gent is trekker van het REFILL-project dat steden als Gent, Amersfoort, Athene, Bremen, Poznan, Riga, Helsinki, Nantes, Ostrava en Cluj verenigt. Allemaal kunnen ze een uitgebreide ervaring op het vlak van tijdelijke invulling voorleggen. Het project wordt ondersteund met Europese URBACT-middelen. Via REFILL streeft de Stad drie doelstellingen na:

- uitwisseling van kennis, ervaringen, uitdagingen en instrumenten betreffende tijdelijke invulling en het beleid voor participatie en cocreatie;
- verduurzamen van dynamieken uit tijdelijke invulling, door het onderzoeken van businessmodellen ter versterking van de (financiële) draagkracht van de pioniers, het integreren van tijdelijke invulling in nieuwe projecten van stadsontwikkeling en het versterken van netwerken;

transformatie naar een opener en flexibeler overheidsorganisatie, door de rol van netwerkorganisatie te herzien, nieuwe verbindingen en coalities te creëren, en het juridisch kader hieromtrent te herbekijken.

### **Een actieve rol voor de overheid**

Een stad maak je niet alleen. Dat doe je samen. Samen met burgers, inwoners en gebruikers, samen met andere overheden en samen met private initiatiefnemers (ondernemers, projectontwikkelaars...). Het is een gedeelde opgave én verantwoordelijkheid. Om de doelstellingen samen te bereiken stelt de Groep Gent zich actief op. De mate van haar betrokkenheid verloopt via een getrappt systeem.

Een eerste stap is het samenbrengen van initiatiefnemers en eigenaars, de matchmaking tussen functie en locatie. Dit kan enerzijds via een actief en performant vestigingsbeleid, anderzijds ook door eigenaars en initiatiefnemers met elkaar in contact te brengen. In die gevallen waar het private belang wordt overstegen, wordt het ontwerpend onderzoek als methodiek ingezet om de mogelijkheden te verbeelden en de potenties of het programma van eisen voor een locatie scherper te stellen.

De graad van actieve participatie van de overheid kan verder toenemen, naarmate het private belang wordt overstegen. Een gericht grond- en aankoopbeleid via het stadsontwikkelingsbedrijf sogent komt hier in beeld. Daarbij kan in eerste instantie worden overgegaan tot verwerving van grond, waarbij gezocht wordt naar een geschikte private partner die zich inschrijft in de ambities van de Stad voor die plek. Neemt de actieve rol van de Groep Gent verder toe, dan neemt ze ook de realisatie of zelfs het beheer voor haar rekening.

### **Nieuwe duurzame vormen van stadsdistributie initiëren**

Een fundamenteel element in het goederendistributiesysteem van en naar binnenstad en kernstad is de lancering van het stadsdistributieplatform (korte termijn). Dat begint met de realisatie van minstens één stadsdistributiecentrum, een systeem van stadsvriendelijk goederenvervoer (met elektrische auto's en/of fietsen) van daaruit en van voorrang of andere faciliteiten voor die vervoermiddelen. Aanvullingen met experimenten van goederenvervoer te water in de zuidelijke lus zijn nodig.

De Stad zal samen met partners uit de logistieke en distributiesector een stadsdistributieplatform uitbouwen in functie van het verduurzamen van de stadsdistributie en van het ontwikkelen van nieuwe initiatieven ter zake; de concrete uitwerking zal door derden gebeuren.

### **Soortenmatrix met aanbevelingen naar ruimtelijk beleid**

Het groeneruimtenetwerk wordt nog aangevuld met plekken met habitats die noodzakelijk zijn voor bedreigde of belangrijke dieren- of plantensoorten waarvoor Gent een belangrijke bijdrage aan de instandhouding

wil of moet leveren. Het zijn zowel bestaande als nieuw te ontwikkelen plekken en habitats die de connectiviteit regelen, opdat deze soorten in een voldoende samenhang kunnen leven en overleven. Deze methodiek is gehanteerd in de Gentse kanaalzone. We breiden hem uit over de volledige stedelijke ruimte. We reiken hiervoor het materiaal aan: selectie van de betreffende soorten, overzicht van aanwezige gaten in de samenhang van plekken die voor die soorten belangrijk zijn en van de habitats die hiervoor noodzakelijk zijn. In afweging met andere ruimteclaims vertalen we dit in herbestemmings- en/of beheeropties voor die plekken.

### **Tijdelijke natuur, bos en groen**

Voor de beoogde stand-still voor natuur en bos zijn bestaande, zonevreemde natuur- en boselementen cruciaal, ook degene die buiten het groeneruimtenetwerk vallen. Deze zonevreemde groenelementen moeten zo goed mogelijk beheerd worden in afwachting van een zone-eigen project op deze plek. Daarom maken we een multidimensionaal instrument op. Een dergelijk instrument omvat zowel sturende onderdelen (zoals een kap-, scheur- en drainageverbod en de plicht tot oordeelkundig natuurbeheer totdat een omgevingsvergunning voor het zone-eigen project definitief is afgeleverd), als ondersteunende onderdelen (zoals het aanbod tot beheer van die plek, het vrijstellen van een belasting op onbebouwde percelen, het tijdelijk verlagen of schrappen van de stedelijke opcentiemen bij de onroerende voorheffing, het bieden van garantie dat de bestemming zonder problemen of compensaties gerealiseerd kan worden). We maken op korte termijn een voorstel voor een dergelijk instrument op.

### **Afwegingskader stedelijke en lokale evenementen en ruimtelijke randvoorwaarden**

Om de draagkracht van de plekken en sites uit het publieke ruimtenetwerk te respecteren en tegelijk diverse evenementen in de stad mogelijk te maken, werken we een afwegingskader uit van welke evenementen waar in de publieke ruimte mogelijk zijn en onder welke (ruimtelijke) voorwaarden (pleinscenografie). We letten erop dat diverse evenementen in de stad mogelijk zijn, dat geen enkel (type) publieke ruimte wordt overbelast en dat de omgeving leefbaar blijft. Dit afwegingskader kan eventueel vertaald worden in een stedelijke reglementering of verordening.

### **Operationeel maken van het Vlaams kader voor bouwrechtenruilsysteem voor ruimte-efficiëntie en beter niet te bebouwen gronden**

Voor zover Vlaanderen op dit punt geen of onvoldoende initiatief neemt, onderzoekt de Stad op korte termijn of het zelf een systeem van bouwrechtenruil kan opzetten. Vanuit het principe van de ruimteneutraliteit (zie deel III punt 4.1) betreft het in eerste instantie een systeem

om (veelal vanuit oogpunt van water/overstromingen of natuur) beter niet te bebouwen gronden tussen diverse eigenaars te ruilen voor nieuwe harde bestemmingen of bebouwingsmogelijkheden elders, zonder of met minimale impact vanwege de complexiteit van het planbaten- en planschadesysteem. Minimaal is zo'n bouwrechtenruilsysteem een rekentool om de omvang en waarde van de verschoven bouw mogelijkheden objectief vast te stellen en dit in afwachting van meer duidelijkheid rond de mogelijkheden en wenselijkheden voor een dergelijk bouwrechtenruilsysteem in stedelijke context.

### **Onderzoek naar afdwingbare instrumenten voor minimale verweving in projecten**

Om de gewenste of noodzakelijke arbeidsplaatsen mogelijk te maken zijn economische activiteiten verweven in de stedelijke ruimte noodzakelijk. Nu woonprojecten meer opbrengst genereren dan kantoren of handel en zeker dan ambachtelijke en maakbedrijvigheid, moeten deze economische activiteiten beschermd en ondersteund worden. We onderzoeken of dat beter gebieds-specifiek en in een verordenend instrument gebeurt. Een degelijke verordening kan onder meer opleggen bestaande economische ruimten of andere ruimten met eenzelfde omvang voor economische activiteiten te behouden (op voorwaarde dat er een ruimtelijk-architecturaal goede afwerking bestaat), tenzij ze voor verluchting en ontpitting beter worden verwijderd. Een andere mogelijkheid is de verplichting om in projecten vanaf een bepaalde omvang (bijvoorbeeld 2500 vierkante meter vloeroppervlak) een minimumaandeel voor economische activiteiten of voorzieningen (bijvoorbeeld twintig procent) te reserveren. Waar deze principes botsen op BPA-voorschriften, kunnen deze het best door een thematisch RUP worden opgeheven.

We onderzoeken de mogelijkheden voor een dergelijke verordening (en eventueel een thematisch RUP). We werken daarom een Geoloket Gentse wijken uit. Het verzamelt niet alleen alle mogelijke gegevens van de wijk, het geeft ook aan welke tekorten of behoeften er in een bepaalde wijk bestaan voor lokale publieke woonondersteunende voorzieningen (groen, onderwijs, kinderopvang, jeugd, sport, cultuur, welzijn, handel) op basis van de loopafstanden en de draagkracht, abstractie makend van ruimtelijke kwaliteit, gebruik en beeld. Dit kan een handig instrument zijn voor de Stad als basis voor de ontwikkeling van haar eigen visies of plannen, maar het kan ook helpen private ontwikkelingen te sturen. De Stad zou het loket immers ook kunnen gebruiken om op basis van objectieve data zoals tekort aan kinderopvang, scholen, groen of detailhandel voorwaarden te stellen aan private ontwikkelingen.

### 3.2. Types instrumenten

We onderscheiden verschillende types instrumenten, die de Stad zal inzetten voor de stapsgewijze realisatie van de structuurvisie:

- stimulerende instrumenten
- coproductieve instrumenten
- sturende instrumenten
- intern sturende instrumenten

Onderstaand zijn de in te zetten instrumenten weergegeven (niet-limitatieve lijst), geordend volgens hun belang voor de vijf netwerken en voor de verschillende ruimtelijke thema's.

#### Algemeen

- Stimulerende instrumenten
  - stimuleren van verandering van mentaliteit, gebruik en gedrag
  - fonds voor interne uitwisseling van planbaten en planschade
  - fonds tijdelijke invullingen
  - crowdfundingplatform
  - burgerbudget
  - investeringssubsidies in functie van buurtbeheer
- Coproductieve instrumenten
  - instrumenten voor changemanagement van gebruik en gedrag
  - facilitering tijdelijke experimenten met betrekking tot ruimtegebruik (DOK, KERK, Leefstraten, Multihuis, De Pastorie, Box, TIOD's...) onder andere door monitoring 'witruimtes'
  - overlegfora in functie van bijsturing/voorbereiding ruimtelijke projectuitvoering: denktank, klankbordgroep, bewonersplatform, masterclass...
  - Atelier Muide Meulestede Morgen: gedeeld opdrachtgeverschap
- Sturende instrumenten
  - instrumenten voor changemanagement van gebruik en gedrag
  - ruimtelijke uitvoeringsplannen
  - stedenbouwkundige verordeningen (onder andere Algemeen Bouwreglement)
  - onteigening en voorkeuren
  - aankoop en niet-verkoop
  - Programmaregie (in functie van stedelijke vernieuwing): Opvolgen van alle strategische en reguliere projecten die lopen in een bepaald gebied en signaleren van kansen bij het gepaste beleidsorgaan. Uitgangspunt is een duurzame omgang met de maatschappij waarbij drie belangrijke pijlers in evenwicht zijn: zowel op economisch, sociaal-cultureel als ruimtelijk vlak moet de stad (be)leefbaar zijn. Dit impliceert dat ook bij projecten op een geïntegreerde manier gewerkt moet worden.

- *Wijkregie (in functie van beleidsparticipatie): heeft enerzijds een signaalfunctie tussen wijkactoren en beleid en fungeert anderzijds als 'matchmaker' tussen wijkactoren, bottom-up-initiatieven en stadsorganisatie/beleid in functie van leefbare wijken en een leefbare stad. Om die matchmaking/signaalfunctie naar behoren te kunnen uitvoeren doet de wijkregisseur een beroep op tal van stimulerende en coproductieve instrumenten.*

- Intern sturende instrumenten
  - voortzetting projectteam en/of strategisch team voor afstemming stedelijke projecten van verschillende diensten en uitvoering van de structuurvisie
  - vertaling van de structuurvisie in meerjarenplan 2019-2024 (e.v.)

#### Mobiliteitsnetwerk

- Stimulerende instrumenten
  - opzet fietsdeelsysteem
  - opzetten van ondersteunend duurzaam systeem van collectief vervoer in functie van minder mobiele mensen op plekken waar het zinvol en haalbaar is
  - (Proef)projecten voor nieuwe logistieke oplossingen en nieuwe vormen van stadsdistributie opzetten
  - fietsstimulerende maatregelen: subsidies elektrische fietsen, fietsinfrastructuur (stallingen, suggestiestroken, paden)
  - autodeelsystemen verder ondersteunen
- Coproductieve instrumenten
  - onderzoeken van de mogelijkheden voor intensiever gebruiker van het water voor transport van goederen en personen' (in samenwerking tussen private en publieke sector)
  - leefstraten
  - Ruimtepiloot 'E17 onder de grond'
  - Ruimtepiloot 'Parkstad Wondelgem'
- Sturende instrumenten
  - parkeerrichtlijnen
  - opmaak gebiedsgerichte verkeersstructuurschetsen
  - circulatieplannen
  - projecten opzetten voor tijdelijke inrichting Publieke ruimte (TIOD's)
  - voor de steenwegen waarvoor nog geen gebieds-specifieke visie bestaat, aparte visie ontwikkelen
- Intern sturende instrumenten
  - Verdere integratie van ruimtelijk ontwerpen en verkeersontwerpen

## Openruimtenetwerk

- Stimulerende instrumenten
  - voorbeeldenboek / handleiding omgaan met tijdelijke natuur
  - GRAS-subsidies
  - subsidies voor planten van bomen, wegnemen van verhardingen, realiseren van groendaken en groen voortuinen
- Coproductieve instrumenten
  - openstellen en (buurt)beheer van groene ruimtes met andere hoofdfunctie
  - ondersteunen tijdelijke gebruiksiniciatieven die de (ruimtelijke) visie van de Stad ondersteunen
  - buurtbeheer (Boerse Poort...)
  - Ruimtepiloot 'Ruimte voor korte keten landbouw'
  - Ruimtepiloot 'Vergroenen Voskenslaan en omgeving'
- Sturende instrumenten
  - verordening tijdelijke natuur en groen
  - onderzoek naar de mogelijkheden om de groennorm juridisch te verankeren en/of een compensatiefonds voor groen uit te werken.
  - BWK en bodemwaardingskaart hanteren als toetskader
  - soortenmatrix en kaart / soortenbeleidsplan met aanbevelingen naar ruimtelijk beleid
  - RUP's voor ontbrekende bouwstenen van de ruimtelijke netwerken waar relevant
- Intern sturende instrumenten
  - methodieken uitwerken voor beheersbewust ontwerpen en ontwerpbewust beheren

## Waternetwerk

- Stimulerende instrumenten
- Coproductieve instrumenten
- Sturende instrumenten
  - watertoets
  - instrument om de valleien te beschermen
  - bouwrechtenruilsysteem voor ruimte-efficiëntie en beter niet te bebouwen gronden
- Intern sturende instrumenten
  - Ontbrekende ruimtelijke schakels in het waternetwerk in beeld brengen en het waternetwerk proactief versterken

## Ondergronds netwerk

- Stimulerende instrumenten
  - campagne, subsidie gebruik grondwarmte
- Coproductieve instrumenten
- Sturende instrumenten
  - structuurvisie ondergrond (nog op te maken)
  - ongerepte bodemkaart vastleggen als toetskader
  - (Verordenend) instrumentarium uitwerken in functie van terugdringen verhardingsgraad
- Intern sturende instrumenten

## Netwerk van publieke ruimte

- Stimulerende instrumenten
  - voorbeeldenboek goede stedelijke evenementen
  - Investeringsubsidies privé-initiatieven met openbaar karakter (bijvoorbeeld Kollekasteel en privéruimte met publiek karakter errond)
- Coproductieve instrumenten
  - Beheer van de publieke ruimte in coproductie (leefstraten, schoolstraten, speelstraten, parken...)
  - Ruimtepiloot: 'parkterrassen bij speeltuinen'
- Sturende instrumenten
  - IPOD (I tot en met IV)
  - profielbepaling publieke ruimte
  - lichtplannen II en Kanaalzone
  - opmaak afwegingskader (verordening?) stedelijke en lokale evenementen en ruimtelijke randvoorwaarden
- Intern sturende instrumenten
  - Opmaken pleinscenografie
  - Verdere integratie van ruimtelijk ontwerpen en beheer

## Verdichten, ontpitten en verluchten

- Stimulerende instrumenten
  - voorbeeldenboek verdichtingsknopen
  - Coproductieve instrumenten
  - veralgemening brede scholen / experimenten met brede bedrijven en brede voorzieningen
  - Ruimtepiloot 'optimaliseren binnengebieden'
- Sturende instrumenten
  - bouwrechtenruilsysteem voor ruimte-efficiëntie en beter niet te bebouwen gronden
  - RUP voor prioritaire knopen
  - opheffen verouderde BPA's / RUP's / verkavelingen in functie van verdichtingsmogelijkheden
  - aangevulde woningtypetoets voor knooppunten (met focus op 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken)
  - aanpassing Algemeen Bouwreglement in verband met het opsplitsen van woonpanden, gebiedsgedifferentieerd



- instrument uitwerken in functie van de (gebieds) gerichte verdichting en verluchting in de kernstad
- duidelijk beoordelingskader voor binnengebieden, specifiek in de kernstad (19e eeuwse wijken)
- Intern sturende instrumenten
  - organiseren 'brede gebouwen en gronden' met groep Gent (werkgroep multifunctioneel gebruik van gebouwen en gronden)
  - ontwikkelen van een strategie en instrumentarium in verband met slim omgaan met (eigen) gebouwen en gronden door multifunctioneel, gedeeld gebruik, hergebruik, tijdelijke invulling toe te passen, te begeleiden, te stimuleren en te faciliteren

### Verweven

- Stimulerende instrumenten
  - voorbeeldenboek verweving, in het bijzonder voor economische functies
  - subsidie medegebruik buitenruimten
- Coproductieve instrumenten
  - Ruimtepiloot 'kerken worden de nieuwe deelcentra van de wijk'
  - Multihuis Nieuw Gent (tijdelijk testen verschillende functies door gebruikers in functie van latere integratie in nieuw/renovatiebouw)
  - De Koer: ontwikkeling site met verschillende functies via erfpacht
- Sturende instrumenten
  - afdwingbaarheid minimale verweving in projecten (o.m. behoud van een minimum aan maakbedrijvigheid, van kantoren in binnenstad) met insteek vanuit op te maken 'Geoloket Gentse wijken'
  - opheffen / herzien verouderde BPA's / RUP's
  - verordeningen groene randvoorwaarden, werkvoorwaarden, leefkwaliteitsvoorwaarden voor projecten
  - Afwegingskader voor 'geluidshinderlijke recreatie' opmaken
  - Onderzoek 'verwevingstoets'
  - Onderzoek 'vestigingstoets/ DNA voor werklocaties
- Intern sturende instrumenten
  - Gezamenlijk beheer van monitoring economische ruimtes

### Versnippering van open ruimte aanpakken

- Stimulerende instrumenten
- Coproductieve instrumenten
- Sturende instrumenten
  - Strategie uitwerken om versnippering van de open ruimte tegen te gaan (ontsnipperingsstrategie)
- Intern sturende instrumenten

### (Beeld)kwaliteit en eigenheid

- Stimulerende instrumenten
  - voorbeeldenboeken ruimtelijke (beeld)kwaliteit
  - stedelijke ondersteuning (begeleiding, subsidies...) voor waardevolle panden
- Coproductieve instrumenten
  - ondersteuningspakket verenigingen voor activiteiten op plekken met eigenheid (en zeker in samenwerkingsverbanden)
- Sturende instrumenten
  - nota Hoger bouwen opmaken en ondersteunend instrumentarium uitwerken
  - stedelijke aanvulling Vlaamse inventarislijst bouwkundig erfgoed
  - opmaak inventaris cultuurhistorisch groen voor aanvulling Vlaamse inventarislijsten houtig erfgoed, historische tuinen en parken
  - afsprakennota of verordening voor omgaan met cultuurhistorisch waardevolle panden en groenzones/relicten
  - opmaak kaders voor duurzaam omgaan met en beheer van waardevol cultuurhistorisch groen
  - beschermen ensembles op stads- of regionaal niveau
  - gerichte keuze en verfijning beleidsinstrumenten (inclusief kaders) ter waardering van het bouwkundig erfgoed
- Intern sturende instrumenten
  - ontwikkeling kwaliteitskamer 2.0
  - omschrijving rol stadsbouwmeester

## 4. Monitoring en regelmatige evaluatie

De Stad heeft een sterke traditie van data-analyse en monitoring van gegevens. De inventarisatie en digitalisatie van objectieve (aanbod)gegevens neemt al langer dan vandaag een specifieke plek in binnen het beleid. 'Gent in cijfers 2013 - een omgevingsanalyse' speelt hierin een belangrijke rol; de gegevens die hier verzameld zijn, geven een duidelijk beeld van Gent: imago, diversiteit, ruimte, groen, wonen, mobiliteit, onderwijs, kinderopvang, economie, werk, milieu, gezondheid, vrije tijd, cultuur, sport en toerisme. Naast die monitoring van de externe omgeving bevat de studie een duidelijke analyse van wie er rondloopt in Gent (Gentenaars en Gentgebruikers). Monitoring van het ruimtelijk beleid neemt hierin een bijzondere plaats in. Gezien het procesmatige karakter van de Ruimte voor Gent moeten we **monitoring en evaluatie** systematisch verankeren in ons ruimtelijk beleid. Door de juiste (haalbare) indicatoren te bepalen volgen we de doorwerking van de ruimtelijke keuzes in de structuurvisie op een transparante wijze op. Indicatoren wijzen ons bijvoorbeeld ook knelpunten of kansen aan waarmee we rekening moeten houden bij taakstellingen. Ook de strategische ruimtelijke projecten evalueren we continu en toetsen we af aan de ruimtelijke beleidskeuzes. Afbakening en realiteitszin zijn hier noodzakelijk: wat houden we bij en waarom? Een goede opvolging objectificeert het eigen ruimtelijk beleid. Dankzij de kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie van de ontwikkeling van de stad (op verschillende vlakken) kunnen we sneller anticiperen op wijzigende behoeften en het beleid waar nodig bijsturen.

Aan de strategische doelstellingen uit het meerjarenplan zijn ook indicatoren gekoppeld. Gezien de rechtstreekse link tussen Ruimte voor Gent en het Strategisch Meerjarenplan 2014-2019 (en volgende) is het haast vanzelfsprekend dat we de indicatoren en monitoring van beide processen op elkaar afstemmen, zodat het korte- en langetermijnbeleid van de Stad coherent is.

We werken aan een nieuwe set van kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren die de voorgenomen ruimtelijke veranderingen en scenario's in beeld brengt, en aan indicatoren en tools die kunnen dienen om de beleidsuitvoering, -output en -effecten te meten. We bepalen welke indicatoren zinvol zijn door te onderzoeken:

- welke veranderingen verwacht kunnen worden;
- wat de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen zijn voor Gent bij deze veranderingen;
- welke veranderingen gemeten, gestimuleerd of bestreden moeten worden;
- welke processen beïnvloed kunnen worden door ruimtelijk beleid;
- welke acties nodig zijn;
- welke beleidsinstrumenten beschikbaar zijn;
- wat de criteria en determinanten voor succes zijn.

Een goede **gegevensmonitoring** ondersteunt het verdere proces.

Om bij nieuwe trends de taakstellingen bij te sturen is **kennisopbouw** essentieel. We zetten al stappen in deze richting. Zo werden al studies uitgevoerd om een beter zicht te krijgen op het aanbod en de behoeften op het vlak van groen, wonen en economie. Daarnaast kunnen de gegevens op elk moment verder geanalyseerd en verwerkt worden in aanvullende studies (behoeftestudies, programmascans, jaarverslagen, beleidsplannen...).

Het monitoren van de uitvoering van de acties en taakstellingen van Ruimte voor Gent is een **continu** proces. Het vormt een vertrekpunt voor een **beleidsbeslissing**: indicatoren wijzen ons op een knelpunt of een kans waarmee we rekening kunnen houden bij het invullen van de taakstellingen. Tegelijk objectificeert een goede opvolging het eigen ruimtelijke beleid. De kwantitatieve analyse en evaluatie van projecten kunnen voorgaande beleidsbeslissingen permanent bevestigen of bijsturen. Die kwantitatieve analyse en evaluatie onderverdelen we in vier luiken:

- het meten van een aantal indicatoren (eventueel afgestemd op vooropgestelde taakstellingen). Ook op niveau van databeheer kan het interessant zijn een onderscheid te maken tussen het planningsspoor en het uitvoeringsspoor.
- het opzetten van een systematische actualisering van deze indicatoren
- het toetsen van deze indicatoren aan de taakstellingen
- het focussen op acties en maatregelen om zo de taakstellingen (zie in deel V - bindende bepalingen) optimaal te realiseren.

De monitoring verankeren we maximaal binnen de reguliere werking van de Stad.





## 5. Suggesties aan hogere overheden

We tekenen met Ruimte voor Gent het gewenste toekomstbeeld uit. Zoals eerder al meermaals aangegeven, gebeuren de realisatie daarvan en de feitelijke stadsontwikkeling in een samenspel tussen diverse betrokkenen. Ook andere en hogere overheden spelen daarin een belangrijke rol. Voor de ruimtelijk-inhoudelijke aspecten die uitdrukkelijk tot de bevoegdheid van andere overheden behoren, kan de Stad geen bindende uitspraken doen, maar reikt ze vanuit het samenhangend geheel van Ruimte voor Gent suggesties aan. Op het **niveau van planning** zijn dat:

- aan de Vlaamse overheid de suggestie om in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen de metropolitane as te verruimen tot The Flemish Diamond als meest dynamische deel van het toekomstige Vlaanderen;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie om in het ruimtelijk beleid en met gepast instrumentarium op Vlaams niveau het 'delen van ruimte' mogelijk te maken en te stimuleren (collectieve energienetwerken, ruimte en ondersteunende voorzieningen delen en combineren op bedrijvenszones, verschillende functies binnen één gebouw bundelen...);
- aan de Vlaamse overheid de suggestie om, in nauw overleg met de Stad en het middenveld, onderzoek op te starten en een project voor te bereiden dat een leefbaar alternatief voor de B401 door de stad uittekent en op termijn realiseert;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie om, in nauw overleg met de Stad en het middenveld, onderzoek te beginnen en een project voor te bereiden dat een leefbaar alternatief voor het E17-viaduct door de stad uittekent en op termijn realiseert;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie verdichtingsregels op te stellen voor woningbouw voor het geheel van Vlaanderen (om ondergraven van stedelijk beleid ter zake te vermijden) en onderzoek te voeren naar nieuwe stedelijke woningtypologieën;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie om, door de noodzakelijke herbestemmingen of andere verordenende bepalingen, bijkomende nieuwbouw in de waterrijke gebieden van de riviervalleien van de gewenste ruimtelijke groenstructuur te verbieden;
- aan de provincie de suggestie om maatregelen in te voeren voor afremming van verkavelingen in buitengebiedgemeenten buiten de groeistad in het kader van provinciaal woonbeleid voor het buitengebied in de Gentse regio;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie om de milieuwetgeving te evalueren en te onderzoeken hoe die beter afgestemd kan worden op verweving van functies.
- aan de Vlaamse Overheid een meer aan de subsidiariteit en aan de stedelijke realiteit aangepaste wet- en regelgeving voor de uitvoeringsprocessen op het gebied van onroerend erfgoed.
- Aan de Vlaamse overheid en De Lijn de suggestie om in overleg met de Stad een langetermijnvisie tot 2030 (en verder) uit te werken voor de stad en de regio over de prioritaire of tram/buslijnen en daar ook uitvoeringsperspectieven aan te koppelen (update Pegasus-plan).
- 'Aan de Vlaamse overheid (Waterwegen en Zeekanaal) wordt gevraagd mee te werken aan een geïntegreerde nota "Water in de Stad" om tot een gezamenlijke visie met de Stad Gent te komen met betrekking tot het gebruik van het stedelijke water en de ontwikkeling van een actieprogramma.'
- Aan de Vlaamse overheid de suggestie om het strategisch plan voor de kanaalzone te actualiseren omwille van de gewijzigde context (Kluizendok, de nieuwe zeesluis, de geplande fusie tussen het Havenbedrijf en Sealand Seaports...).
- Aan de Vlaamse overheid de suggestie om convenanten af te sluiten met de grote steden zodat het aandeel sociale woningen kan stijgen ten koste van het minder kwalitatieve deel van de particuliere huisvestingsmarkt (deel van slechte woningen dat te vervangen is).
- Aan de Vlaamse overheid de suggestie om terug aandacht te hebben voor de betoelaging van stadsvernieuwingsprojecten (publieke en private) die het mogelijk maken om slechte of moeilijk te saneren woonblokken aan te pakken.



Op het **niveau van (uitvoerings)projecten** zijn het onder meer:

- aan de Vlaamse overheid en De Lijn de suggestie om de essentiële elementen van de gewenste openbaarvervoerstructuur (realisatie tramlijnen 3, 4 en 7) het eerstkomende decennium door te voeren;
- aan de Vlaamse overheid en De Lijn de suggestie om het openbaar vervoer in de Zuidelijke Mozaïek te versterken;
- aan de Vlaamse overheid (Agentschap Wegen en Verkeer) de suggestie om de essentiële ontbrekende elementen van de gewenste hoofdwegenstructuur (Verapazbrug, realisatie van een ongelijkvloerse kruising van de spooroverweg ter hoogte van de Afrikaan/Vliegtuiglaan en doortocht van stadsboulevard aan Dampoort) het eerstkomende decennium door te voeren;
- aan de Vlaamse overheid (Agentschap Wegen en Verkeer) de suggestie om de noordelijke sluiting van de R4 uit te voeren;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie tot forse opwaardering van de hanteerbaarheid van de gewestelijke instrumenten en van de middelen voor sanering van vervuilde gronden, met prioriteit voor gewenst te hergebruiken bedrijventerreinen in de stedelijke gebieden;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie voor een programma van ingrepen om op de gewestwegen, zeker in kern- en groeistad, veilig fietsverkeer en vlot openbaar vervoer mogelijk te maken;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie dat zij in de verschillende sectoren financiële middelen reserveert om de gewestelijke bijdrage in de realisatie van de taakstellingen tijdig te kunnen realiseren;
- aan de Vlaamse overheid de suggestie om socialehuisvestingsprojecten op een dergelijke manier te financieren dat kleinschalige projecten realiseerbaar zijn en duurzaamheid en betaalbaarheid gegarandeerd is;
- aan de Vlaamse overheid (Agentschap Wegen en Verkeer) de suggestie om de R40 te ontwerpen en in te richten als groene stadsboulevard.

Aan de **buurgemeenten** wordt onder meer gesuggereerd:

- actief deel te nemen aan stadsregionaal overleg over de planning en aansturing van gewenste ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, landschap en voorzieningen;
- mee te participeren aan het plannen, doortrekken en realiseren van de acht groenassen naar kernen en attractiepolen op hun grondgebied;
- mee te participeren in het plannen en realiseren van groenpolen op hun grondgebied;
- mee te werken aan een samenhangend fietsnetwerk op stadsregionaal niveau door routes op elkaar aan te sluiten.

Rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel zal voor de uitvoering van sommige acties een bevoegdheids-, taak- en middelen- of investeringsverdeling tot stand moeten komen tussen de twee of drie beleidsniveaus. Dit structureel overleg heeft tot doel in de eerste plaats overeenstemming te bereiken betreffende de inhoudelijke opties en vervolgens uit te klaren wie initiatief neemt en de uitvoering op zich neemt. Deze subsidiariteit moet ook doorwerken bij andere beleidsdomeinen met belangrijke ruimtelijke impact (erfgoed, landschap, archeologie...).

## 6. Inzetten op nieuwe strategische projectzones en verder afwerken van de lopende kernprojecten uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent

We starten volgende ruimtelijke strategische projecten op:

1. de zuidelijke strategische zone met volgende projectgebieden: de Arsenaalsite in Gentbrugge, Parklaan B401, het E17-viaduct in Gentbrugge, de omgeving van de Ghelamco-arena/UCB-site, Nieuw Gent
2. de noordelijke strategische zone met volgende projectgebieden: omgeving Dampoort, Afrikalaan, [het Vormingsstation Gent Zeehaven]
3. project Kouter- en Leieland rond Drogen
4. project Moervaartvallei (in samenwerking met het Project Gentse Kanaalzone)
5. project Groenassen

Hiervoor worden samenwerkingsverbanden opgericht. Deze bepalen de thema's waarvoor zal worden samengewerkt. De plannen leiden tot actieprogramma's die de betrokken partners moeten uitvoeren.

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent uit 2003 resulteerde ook al in een lijst van kernprojecten waaraan de voorbije vijftien jaar hard is gewerkt. We stelden bij de evaluatie van de voortgang van die projecten steeds vast dat bij haast alle kernprojecten de inhoudelijke opties uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent ook tijdens de verdere uitvoering overeind blijven. Voor haast alle kernprojecten is het planningsproces afgerond of in een vergevorderde fase: de inhoudelijke opties zijn verfijnd, bijvoorbeeld door de opmaak van een uitvoerings- of inrichtingsplan, een masterplan of een stadsontwerp, een verordening of een richtlijnennota. Sommige kernprojecten zijn onder-tussen volledig afgewerkt, andere zijn in uitvoering. De projecten die nog niet (volledig) gerealiseerd zijn, passen ook in de ruimtelijke visie die in 'Ruimte voor Gent' staat beschreven en worden afgewerkt.

Die strategische (kern)projecten uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent werden thematisch opgedeeld en gebundeld in zeven rubrieken. Onderstaande projecten zijn uitgevoerd of zijn nog actueel en worden (verder) gerealiseerd:

### ***Geïntegreerde gebiedsgerichte strategische projecten***

1. Project Gent Sint-Pieters
2. Project The Loop
3. Project Dampoort
4. Project Oude Dokken
5. Project Nieuwe Voorhaven
6. Project Waalse Krook
7. Cultuurkilometer van Bijloke tot en met Citadelpark
8. Project Water in de Stad
9. Project KOBRA
10. Project Gentse Kanaalzone

### ***Stadsvernieuwingsprojecten***

11. Zuurstof voor de Brugse Poort
12. Bruggen naar Rabot
13. Ledeberg Leeft
14. Stadsvernieuwingsproject oud Sint-Amandsberg

### ***Strategische projecten met klemtoon op groen***

15. Groenpool Vinderhoutsebossen
16. Groenpool vliegveld Oostakker
17. Groenpool Parkbos Zwijnaarde
18. Groenpool Gentbrugse Meersen
19. Groenassen
20. Project Kouter- en Leielandschap
21. Realisatie van bijkomende parken in de kernstad
22. Strategisch plan Blaarmeersen - Malem/Halfweg - Bourgoyen

**Strategische projecten met klemtoon op economie**

23. Bedrijventerrein Gent-Zuid I (Ottergemsesteenweg/Akkerhage/Proeftuinstraat)
24. Bedrijventerrein Gentbrugge II (Arbed-noord)
25. Bedrijventerrein Gentbrugge II (Arbed-zuid)
26. Bedrijventerrein Zwijnaarde I (Eiland Zwijnaarde)
27. Bedrijventerrein Haven 9500-9990 (Wiedauwkaai - Wondelgemse Meersen)
28. Bedrijventerrein Oostakker I (R4/N70 - Oostakker)

**Strategische projecten met klemtoon op wonen**

29. Realisatie van grote woonprojecten (> 100 woningen) in stedelijk gebied
30. Site Alsberghe Van Oost
31. Site ACEC

**Strategische projecten met klemtoon op mobiliteit**

32. Realisatie van het fietsplan
33. Opwaarderen van de hoofdstamlijnen
  - tramlijn 1 Sint-Pietersstation - Korenmarkt
  - doorstroming Brusselsesteenweg
  - aanleg tramlijn tussen Zwijnaardebrug en Zwijnaarde
  - aanleg tramlijn Sint-Pieters - Dampoort
  - aanleg tramlijn Dampoort - Lochristi/Volvo
  - opwaardering lijn Korenmarkt - Dampoort
  - verlenging tramlijn 1 tot zone Carrefour
34. Herinrichting stadsboulevard R40
35. Sluiting R4
  - realisatie Sifferverbinding
  - verbinding in Merelbeke
36. Stapsgewijze realisatie P+R-gordels
37. Aanpassing primaire wegen I en II

**Voorwaardenscheppende projecten: verordeningen/ richtlijnennota's/BPA's en RUP's**

38. Instrumentarium kwaliteitsvol wonen
39. Instrumentarium voor operationaliseren van ruimtelijk-economische ontwikkelingen
40. Instrumentarium voor het behoud en de integratie van kleinschalige landschapselementen

Deze projecten bepalen de komende jaren mee de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de Stad.

# { DEEL 5


Het bindend gedeelte bevat de gemeenteraadsbeslissingen die worden afgeleid uit het actieprogramma van Ruimte voor Gent. Drie soorten beslissingen worden onderscheiden:

- beslissingen over structuurbepalende elementen
- beslissingen over taakstellingen
- beslissingen over het verdere proces.





## **Deel V – Bindende bepalingen**

- 1. Structuurbepalende elementen**
  - 2. Taakstellingen tot 2030**
  - 3. Verder proces**
- 

# 1. Structuurbepalende elementen

Binnen het kader van de subsidiariteit worden volgende structuurbepalende elementen voor Gent geselecteerd en in het stedelijk ruimtelijk beleid versterkt. Ze worden daarom steeds als insteek voor de planvorming gehanteerd:

## Netwerken van mobiliteit en distributie

- de acht groenassen en andere hoofdfietsroutes, de grootstedelijke en groeistedelijke fietsringen als snelle fietsverbindingen en de kern- en binnenstedelijke fietsringen als ontsluitende delen van het fietsnetwerk
- de hoofdstations Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort samen met Zuid (Woodrow Wilsonplein), de Korenmarkt en het Griendeplein als knooppunten van het stedelijk openbaar vervoer
- Antwerpsesteenweg, Brusselsesteenweg, Kortrijksesteenweg, Brugsesteenweg en Evergemsesteenweg als hoofddraggers van het stedelijk (tram)netwerk van openbaar vervoer
- de stadsboulevard R40, groene boulevard met verblijfskwaliteit, als verdeelweg voor het historisch centrum en de kernstad, op schaal van de stad
- R4 als zo goed mogelijk gesloten grootstedelijke verdeelweg
- Vliegtuiglaan-Afrikalaan, Drongensesteenweg en de B401/uit te bouwen Parklaan als primaire verbindingen tussen de R40 en de R4; Brugsevaart, Wiedauwkaai, Land van Waaslaan, Brusselsesteenweg en N60 (Oudenaardsesteenweg - Krijgslaan) als secundaire verbindingen tussen de R40 en de R4.

## Groeneruimtenetwerk

- delen van de valleien van Leie, Schelde, Kale en Moervaart / Zuidlede, Lieve, Meirebeek, Rosdambeek als te beschermen valleien met natuurwaarden
- Parkbos, Vinderhoutse Bossen / Groene Velden, Oud Vliegveld Oostakker / Lochristi, Gentbrugsemeersen en Bourgoyen - Malem - Blaarmeersen - Snepmeersen als vijf groenpolen met samen ook een belangrijke bijdrage aan (bijkomende) bossen in het Gentse
- de acht groenassen als kralensnoeren van groene ruimten die het stadscentrum met het omliggende buitengebied verbinden en de tangentiële groene ringen, met het fietspad als drager
- de grootstedelijke en groeistedelijke groene ringen die elk een reeks groene ruimten tangentieel verbinden

## Waternetwerk

- het Zeekanaal, de Ringvaart en Bovenschelde als hoofddraggers van economisch vervoer
- de zuidelijke en de noordelijke waterlussen voor stadsdistributie
- Brugsevaart, Leie en Bovenschelde als drie belangrijke recreatieve aanvaarroutes
- minimaal tien stedelijke waterontmoetingsplekken in het historisch centrum en de kernstad
- Watersportbaan en Blaarmeersen als clusters voor waterrecreatie en -sport
- de Coupure als groene stedelijke waterruimte, de Lieve als herstelde historische waterloop en de oude meanders van Leie en Schelde als natuurlijke waterstructuren

## Ondergronds netwerk

- de stad doet onderzoek en werkt een structuurvisie ondergrond uit; deze brengt het structurerend ondergronds netwerk in beeld

## Netwerk van publieke ruimte

- het netwerk van minstens één identiteitsbepalend plein, park of andersoortige plek in elke wijk
- de vijf stadsparken (Baudelopark, Citadelpark, Albertpark, Rozebroekenpark en Groene Valleipark) en op termijn (na 2030) mogelijk zes stadsparken (ter hoogte van huidige B401) met regionale recreatieve voorzieningen

## Knooppunten in de netwerken:

- knooppunten in de netwerken, die naar gelang van hun schaalniveau (stadsregionaal, stedelijk, wijk of kleine korrel) en de deelruimte waarin ze zich bevinden (historisch centrum, kernstad, groeistad, buitengebied) een gedifferentieerde rol opnemen in de ontwikkeling, de verdichting en verweving van de stad.

Wanneer de selecties betrekking hebben op gebieden waarvoor het Vlaamse Gewest of de Provincie Oost-Vlaanderen bevoegd is om binnen andere planingsprocessen uitspraken te doen, brengt de Stad deze selecties in het overleg in.

## 2. Taakstellingen tot 2030

### Kwantitatieve taakstellingen

Met het oog op de ontwikkeling van 300 hectare nieuwe bossen tussen 2014 en 2030, vooral als onderdeel van de groenpolen, werkt de Stad nauw samen met de Vlaamse overheid, Provincie Oost-Vlaanderen en de andere betrokken gemeenten voor de verdere ontwikkeling van deze groenpolen en met de Vlaamse overheid voor het behoud en de versterking van de struwelen langsheen infrastructuren en onderneemt zij zelf actie voor bosuitbreiding rondom bestaande kasteelbossen.

Om de totale effectieve oppervlakte aan groen en natuur op het gehele grondgebied minstens op het peil van 1999 te houden voert de Stad een stimulerend beleid van bescherming van gewenste samenhangende groengebieden en van effectieve compenserende realisatie bij verdwijnen van geïsoleerde natuurelementen (gericht op het realiseren van de gewenste ruimtelijke groenstructuur). De Stad houdt een inventaris bij van verdwenen en toegevoegde natuur- en groenelementen in functie van het 'stand-still'-principe en van het ondersteunen van tijdelijke natuur.

### Kwalitatieve taakstellingen

Voor de stadsvernieuwing in de 19e eeuwse gordel zetten we in op verluchting, kwaliteitsverbetering van het woningbestand en leveren we inspanningen voor sociaal en betaalbaar wonen.

Voor de transitie naar een meer verdicht stadsweeffel in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken zetten we in op verdichting, verweving, kwaliteitsverbetering van het woningbestand en uitbreiding van het sociaal woonaanbod.

De groennorm ('Elke Gentenaar heeft recht op een buurtpark op maximum 400 meter van de woning en op minstens 10 m<sup>2</sup> buurtgroen per inwoner op wijkniveau') wordt bevestigd. Bij woonprojecten wordt dit criterium nu reeds gehanteerd bij de vergunningverlening.

We onderzoeken de mogelijkheden om die criteria bij woonprojecten én gemengde projecten op een uniforme wijze afdwingbaar te maken en te verankeren.

### 3. Verder proces

Voor de uitvoering en doorwerking van deze structuurvisie in het ruimtelijk beleid en op het terrein maakt de Stad in het kader van haar meerjarenplanning per legislatuur een actieprogramma op. Dat voert ze uit en evalueert ze jaarlijks.

Met het oog op de realisatie door diverse initiatiefnemers van de nodige bijkomende woningen van de geschikte types en van de benodigde vierkante meters economische ruimte om de demografische en economische groei van de stad te kunnen opvangen en haar functie als regionale jobcreator te kunnen uitvoeren, voert de Stad intensief overleg met de verschillende betrokken partners, neemt zij de nodige stimuleringsmaatregelen van actief en passief grond- en pandenbeleid, voert zij eventueel noodzakelijke herbestemmingen door en monitort zij de evolutie van vraag en aanbod.

De Stad evalueert jaarlijks de evolutie van het aantal woningen in het stedelijk gebied en de behoefte aan woningen. Indien er te grote afwijkingen ontstaan, bepaalt zij of er extra stimulerende maatregelen noodzakelijk zijn en welke dat dan zijn.

De Stad houdt een permanente inventaris bij van de beschikbare percelen en oppervlakten voor diverse categorieën van economische activiteiten, voor niet-verweefbare bedrijfsactiviteiten in bedrijventerreinen en voor verweven activiteiten in het woonweefsel. Ze houden ook inventarissen bij van de behoeften voor diverse categorieën van economische activiteiten en van de evolutie van de verdichting van economische plekken en de verweving van economische activiteiten in het woonweefsel. De Stad evalueert dit jaarlijks. Indien er te grote afwijkingen tussen vraag en aanbod ontstaan, bepaalt zij of er extra stimulerende maatregelen noodzakelijk zijn en welke dat dan zijn.

We engageren ons om bij elk ruimtelijk project, zowel publiek als privaat, de link te leggen tussen de behoeften van de wijk en de bewoners, de bevolkingssamenstelling, eigenheid van de wijk enzovoort. Het in beeld brengen van de potenties, behoeften en eigenschappen van een wijk is een continue opdracht voor de Stad.

Strategische projecten worden voorbereid, uitgewerkt en uitgevoerd voor de strategische plekken in de stad.

Minstens voor volgende strategische plekken start de Stad voorbereidend studie- en organisatiewerk voor een strategisch project:

- de zuidelijke strategische zone met volgende projectgebieden: de Arsenaalsite in Gentbrugge, Parklaan B401, het E17-viaduct in Gentbrugge, de omgeving van de Ghelamco-arena/UCB-site, Nieuw Gent
- de noordelijke strategische zone met volgende projectgebieden: omgeving Dampoort, Afrikalaan, [het Vormingsstation Gent Zeehaven]
- project Kouter- en Leieland rond Drongen
- project Moervaartvallei (in samenwerking met het Project Gentse Kanaalzone)
- project Groenassen

Hiervoor worden samenwerkingsverbanden opgericht. Deze bepalen de thema's waarvoor zal worden samengewerkt. De plannen leiden tot actieprogramma's die de betrokken partners moeten uitvoeren.

Aan het strategisch plan voor de kanaalzone wordt voort actief meegewerkt. Omwille van de gewijzigde context dringen we bij de Vlaamse overheid aan op een actualisatie van dit strategisch plan.





# BEGRIPPENLIJST

**Baken:** visuele blikvanger die dikwijls fungeert als oriënteringspunt in het landschap. Bakens zijn landschapselementen die de leesbaarheid verhogen en de ruimte structureren. Het ruimtelijk beleid voor bakens richt zich op het behoud en de versterking van de zichtbaarheid ervan.

**Binnenstad:** historisch centrum en Kunstenkwartier (Bijlokesite, St.-Pieterspleinsite, Citadelparksite en Zuidsite); voor de afbakening: zie figuur onder hoofdstuk 2.4.

**Buitengebied:** gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar buitengebiedbeleid wordt gevoerd. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de onbebouwde ruimte, maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. Buitengebied is dus een beleidsmatig begrip. Het Grootstedelijk gebied Gent werd in 2003 afgebakend tijdens het afbakingsproces. Het buitengebied is het deel dat geen deel uitmaakt van het grootstedelijk gebied.

**Bulkenlandschap:** oorspronkelijk een gesloten landschap met diepe sloten in een vrij vlak gelegen gebied, gekenmerkt door lineair groen langsheen onregelmatige blokken en strookvormige percelen met zowel gras- als akkerlanden waar het wissel- of koppelstelsel werd toegepast.

**COP21:** Klimaatconferentie van Parijs 2015.

**Coulisselandschap:** halfopen landschap dat door de beplanting en bebouwing het karakter van een toneel met coulissen heeft. De beplantingen bestaan vooral uit houtwallen en heggen.

**Doorwaadbaar:** doorwaadbaar maken van grote samenhangende gehelen in de stad (zoals bouwblokken, campussen en instellingen) of buiten de stad (landschappelijke entiteiten) betekent dat we het voor zwakke weggebruikers mogelijk maken die gebieden te doorkruisen. Dit versterkt het voetgangers- en fietsnetwerk.

**Fysisch systeem:** geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, geologie, reliëf, bodem, oppervlakte- en grondwater en lucht. Het reliëf, de bodem en de waterhuishouding zijn hiervan de belangrijkste elementen voor de ontwikkeling van de ruimte. De samenstelling van de bodem, de helling van de terreinen en de loop van de rivieren en beken staan immers in rechtstreeks verband met het bodemgebruik.

**Gabariet:** (1) (voorgescreven) profiel van gebouwen of (2) maximale afmetingen van binnenvaartschepen.

**Genius loci:** de geest van de plek; geheel van kenmerken van een omgeving, nader bepaald door samenspel van bebouwing, omgeving, hun relatie in cultuurhistorisch perspectief voor iedereen voelbaar aanwezig en bepalend voor waardering en eigenheid.

**Groeistad** 20<sup>ste</sup>-eeuwse wijken. De groeistad bestaat uit vier woonlobben (Mariakerke-Wondelgem, Oostaker-Sint-Amandsberg, Gentbrugge-Vogelhoek/Flora en de Zuidelijke Mozaïek met Sint-Denijs-Westrem-Zwijnaarde). Ze behoren tot het morfologisch geheel van het groeistedelijk gebied. Wonen is er het basisweefsel. Er treedt een belangrijke verdichting van het wonen op, zij het duidelijk gestructureerd met verschillende woningtypologieën en de creatie van voldoende groen en verweving met economische functies en woonondersteunende voorzieningen.

**Groenas:** radiaalverbinding van open ruimte tussen de kernstad en het buitengebied. Ze wordt steeds gedragen door een doorlopende, recreatief belangrijke verkeersas en rijgen verschillende publieke (groene) ruimtes als een kralensnoer aaneen, zowel kleine natuurgebieden en groenelementen in de stedelijke omgeving onderling als de grote eenheden natuur (in ontwikkeling) in de groeistad. Daartoe heeft ze over haar gehele lengte een herkenbare minimale breedte met groenelementen. Bovendien heeft elke groenas specifieke kenmerken. Groenassen maken als beleidscategorie deel uit van de gewenste ruimtelijke structuur.

**Groenpool:** groenpolen zijn zowel open als gesloten groene ruimten waarin de verschillende functies natuur (waaronder bosvolumes), zachte recreatie en landschapsbeheer door landbouw in wisselende verhoudingen per groenpool plaatsvinden. Het concept van de groenpolen sluit aan bij het Vlaamse concept van de stadsbossen maar is ruimer opgevat: de open, groene ruimte met zachte recreatie voor de stedelingen kan en zal uiteraard bos bevatten, maar ze bestaat zeker niet uitsluitend uit bos maar ook uit (verpoos)weiden, (beheers- en grondgebonden) landbouw enzovoort. Groenpolen vormen een conceptueel en beleidsmatig begrip.

**Groep Gent:** de Groep Gent bestaat uit de Stad en extern verzelfstandigde agentschappen (EVA's) maar ook OCMW, Ivago, Havenbedrijf enzovoort.

**Hitte-eilandeffect:** fenomeen dat in de stad de temperatuur over het algemeen wat hoger is dan erbuiten. Wordt veroorzaakt door gebrek aan groen, veel donkere, stenige oppervlakten en relatieve windstilte door de bebouwing.

**Harde bestemming:** iedere bestemming in de verordende plannen (gewestplan, BPA of RUP) met uitsluiting van een agrarische, groen-, bos-, natuur-, buffer-, waterweg of gelijkaardige (zachte) bestemming.

**Klimaatadaptatie:** aanpassen aan de klimaatverandering. Klimaatadaptatie is het proces waarmee de kwetsbaarheid voor klimaatverandering verminderd wordt en ingespeeld wordt op de kansen die een veranderend klimaat eventueel biedt. De klemtoon voor een stedelijke omgeving ligt op het aanpassen aan toenemende hitte, droogte en wateroverlast.

**Klimaatmitigatie:** voorkomen van klimaatverandering. Klimaatmitigatie betekent maatregelen nemen om klimaatverandering tegen te gaan, te verzachten. De klemtoon ligt daarbij op het verminderen van CO<sup>2</sup>-uitstoot.

**Kouter:** akkerland zonder perceelsrandbegroeiing (de Engelse 'open fields'), gelegen op gronden die van nature uit goed gedraineerd zijn. Akkers en kouters vertegenwoordigen het oudste bouwland van de agrarische gemeenschap.

**Kwel:** een opwaartse stroming van grondwater, eindigend aan het oppervlak. Of het grondwater dat verspreid aan de oppervlakte uittreedt. Een kwelgebied is een gebied waar het grondwater zich beweegt in de richting van het oppervlak(tewater).

**Landschap:** de (hoofdzakelijk visuele) verschijningsvorm van onze leefomgeving. Het is het resultaat van de continue wisselwerking tussen menselijke activiteiten en/of ecologische processen en natuurlijke gesteldheid. De mens maakt het landschap in functie van zijn levensbehoeften die bepaald worden door zijn levenswijze en technologisch kunnen, en in functie van de eigenschappen van het gebied waar hij leeft. Vandaar dat er veel verschillende landschappen zijn en dat de diversiteit ervan sterk identiteitsbepalend is.

**Levensloopbestendige wijk:** wijk waar alle leeftijden en alle samenlevingsvormen over alle generaties heen er een plek kunnen vinden; er is een ruim aanbod aan voldoende verschillende woonvormen en functies, zodat alles binnen of in de nabijheid van de wijk aanwezig is.

**Ontpitten:** strategie om licht en lucht te creëren in een bouwblok. Door het binnengebied ('de pit') van een bouwblok ruimtelijk efficiënter te structureren of door de densiteit te verlagen ontstaan mogelijkheden voor vergroening, bijkomende publieke ruimte, ontharding, doorwaadbaarheid enzovoort.

**Ontwerpend onderzoek:** methode om de beperkingen en potenties van plekken en gebieden te onderzoeken en (wervend) in beeld te brengen. Het is een stap in het ontwerpproces en de beleidsvoorbereiding en levert als dusdanig geen afgewerkte, te realiseren ontwerpen op.

**Open ruimte:** ruimte die weinig of niet bebouwd is. Open ruimte is een ruimtelijk begrip, in tegenstelling tot buitengebied, dat een beleidsmatig begrip is.

**Park-and-Bike-plaatsen (P+B):** parkeerplaatsen waar de auto gestald kan worden om dan de reisweg binnen de stedelijke ruimte met de fiets te vervolledigen. Ze worden aangelegd tussen de stadsboulevard en de R4, maar bij voorkeur in de omgeving van de R4.

**Park-and-Ride-plaatsen (P+R):** parkeerplaatsen waar de auto gestald kan worden om dan de reisweg binnen de stedelijke ruimte te vervolledigen met de tram of de bus. Ze worden aangelegd nabij spoorwegstations, tramhaltes of autobushaltes in de onmiddellijke omgeving van de stadsboulevard R40 of tussen de stadsboulevard en de R4, maar bij voorkeur in de gemeenten buiten Gent waar het autoverkeer gegenereerd wordt.

**Park-and-Walk-plaatsen (P+W):** parkeerplaatsen waar de auto gestald kan worden om dan de reisweg binnen de stedelijke ruimte te voet te vervolledigen. Ze worden aangelegd binnen de stadsboulevard aan de P-route of in de onmiddellijke omgeving van de stadsboulevard R40.

**Ruimtelijke draagkracht:** vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden.

**Ruimtelijke kwaliteit:** het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt opgevat als de waardering van de ruimte. Ruimtelijke kwaliteit gaat niet in de eerste plaats om de hoedanigheid van het object op zich (de intrinsieke kenmerken van een landschap, van een binnenstad, van een stedelijke ruimte...) maar om de waarde die eraan wordt gehecht. Die waardering wordt in belangrijke mate bepaald door de betrokkenheid van de beoordeler (bewoner, doelgroep, gemeenschap...) en niet door de kenmerken van de ruimte zelf. Die waardering is sociaal-cultureel bepaald en bijgevolg tijdsafhankelijk.

**Ruimtelijke structuur:** innerlijke samenhang (het geheel van relaties) van een bepaalde ruimte (dus van de verschillende elementen en activiteiten van die ruimte), maatgevend voor de gebruikers van die ruimte. Structuur heeft tegelijkertijd en samenhangend betrekking op het morfologische (hoe iets is) en op het functioneren (de processen achter iets). Ruimtelijke structuren komen voor op alle schaalniveaus.

**Ruimtelijk knooppunt:** plek in de stad met veel, vaak onderbenutte potenties, zowel ruimtelijk als functioneel: het zijn ontmoetingsplekken die bijdragen tot sociale cohesie en menselijk contact; het zijn herkenningspunten die de leesbaarheid van de stad verhogen; het zijn plekken waar mensen functies en voorzieningen geclusterd vinden die bijdragen tot het principe van nabijheid<sup>1</sup> en tot de levensloopbestendigheid van de wijk; het zijn goed bereikbare plekken die een duurzaam verplaatsingsgedrag ondersteunen. Belangrijke toekomstige ontwikkelingen van de stad gebeuren dan ook vooral in knooppunten. Die knooppunten liggen op kruispunten van verschillende ruimtelijke netwerken, hebben een eigen schaal en dynamiek en kunnen heel diverse invullingen hebben of krijgen (publieke ruimtes aan het water, P+R, knopen van openbaar vervoer, pleinen en parken, voorzieningencusters...)

Het invullen en opladen van de ruimtelijke knooppunten vraagt om een gedifferentieerd beleid, zodat we de mogelijkheden van elk knooppunt optimaal benutten, zonder dat de leefkwaliteit van de plek en de omgeving in het gedrang komt.

**Ruimtelijk nabijheidsprincipe:** toegang op loop- of fietsafstand van de woning tot (lokale) basisvoorzieningen zoals voedsel, beweging en spel, groen, werk, basisonderwijs, kinderopvang en gezondheidszorg. Die nabijheid schept mogelijkheden en vermindert de lengte van verplaatsingen.

**Ruimtelijk netwerk:** complementair en samenhangend geheel van gebieden en lijnen die voor het thema van dat netwerk (groene ruimte, fietsmobiliteit en zo meer) de structuur bepalen. De verschillende (ruimtelijke) netwerken samen zijn structuurbepalend voor de stad. Ze vragen om een samenhangend ruimtelijk beleid. (Ruimtelijk netwerk is aldus een beleidsmatig begrip. Het optimaal inrichten en laten functioneren van de (ruimtelijke) netwerken is een belangrijke taak voor de (stedelijke) overheid.

**Ruimtelijk structuurplan:** beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is het structuurplan dat sinds 1997 richting geeft aan het ruimtelijk beleid op gewestelijk niveau in Vlaanderen. Het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) legde in 2003 de ruimtelijke krachtlijnen voor Gent vast. Ruimte voor Gent vervangt na de definitieve vaststelling het Ruimtelijk Structuurplan Gent.

**Ruimteneutraliteit:** de behoefte aan bijkomende woningen, ondersteunende voorzieningen en bedrijvigheid opvangen binnen de bestaande harde bestemmingen. We vullen de bestaande harde bestemmingen beter in en herbestemmen dus per saldo geen zachte bestemmingen in functie van die bijkomende behoeften. De zachte bestemmingen zijn de agrarische en de groene bestemmingscategorieën.

**Stadsgerichte landbouw:** vorm van landbouw die zich richt naar de stad en de synergieën die dit met zich meebrengt in termen van energie, grondstoffen, arbeid, ecosysteemdiensten en afzet van producten.

**Stedelijk gebied:** gebied waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken enzovoort), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Stedelijk gebied is aldus een beleidsmatig begrip. Het Grootstedelijk gebied Gent werd in 2003 afgebakend tijdens het afbakingsproces.

---

<sup>1</sup> De verdichtingsknooppunten bieden onder andere ruimte voor de buurtwinkels van de toekomst: afhaalpunten handenvrij shoppen en afhaalpunten online shoppen kunnen er perfect geïntegreerd worden. Op deze manier kunnen we een antwoord bieden op de behoefte aan lokale voorzieningen van de bewoners, maar ook op de behoefte aan voorzieningen van de werknemer in de centrumlocatie. Afhaalboxen kunnen een perfecte oplossing zijn om boodschappen van het centrum af te zetten in de rand. Het efficiënter inzetten van de verschillende afhaalpunten biedt kansen om de bijhorende logistieke stromen te optimaliseren.



**Stedelijke ruimte:** het verstedelijkt gebied met daarin de binnenstad, de kernstad en de groeistad. De stedelijke ruimte loopt door over gemeentegrenzen, kent een hoge concentratie aan bebouwing en stedelijke functies en heeft een uitgebreid verzorgingsniveau. De term 'agglomeratie' is een goede benadering maar wijst te veel op het morfologisch aspect van de verstedelijking. Hij wordt daarom niet gebruikt. Stedelijke ruimten zijn niet langer de enige stedelijke nederzettingen maar worden omringd door andere stedelijke fragmenten.

**Slim verdichten:** verdichting is een van de sleutelbegrippen in ruimtelijk beleid waar openheid en stedelijkheid voorop staan. Verdichting betekent voor het ruimtelijk beleid in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied het volgende: het concentreren van wonen en werken in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied; het differentiëren van de woningvoorraad; het versterken van de multifunctionaliteit door verweving; het opleggen van minimale dichtheden. Dit gebeurt rekening houdend met de eigenheid van de plek. Slim verdichten combineert voornoemde elementen met een versterking van de essentiële elementen van de open ruimte, het groen en de publieke ruimte.

**sogent:** autonoom gemeentebedrijf dat het Gentse beleid voor stadsontwikkeling en vastgoedbeheer uitvoert.

**Verweven:** functies en activiteiten op een dusdanige wijze in elkaars nabijheid brengen dat er ruimtelijke voordelen, vormen van synergie en complementariteit ontstaan. De haalbaarheid van verweven heeft te maken met het karakter (hinder of positieve effecten die nabijheid van andere functies of gebruik teweegbrengen) en het structurerend vermogen van de activiteiten. Ruimtelijke pluspunten zijn onder meer het concentreren van activiteiten en het creëren van ruimtelijke nabijheid met voordelen qua bereikbaarheid en mobiliteit. 'Verweven' staat tegenover 'scheiden'. Beide begrippen hebben een duidelijke ruimtelijke betekenis.

**Waterontmoetingsplek:** dit is een locatie waar ontmoeting met en aan de waterkant centraal staat. De aangrenzende publieke ruimte zoekt het waterpeil op, waardoor een aantrekkelijke verblijfsruimte ontstaat. Voorbeelden van bestaande waterontmoetingsplekken vinden we in aan het Keizerspark, Portus Ganda, Graslei en Korenlei.

**Wateropgave:** het geheel van maatregelen dat nodig is om het watersysteem in orde te brengen en te houden.

**Zuidelijke Mozaïek:** het zuidwestelijke deel van de groeistad binnen Gent. Het is het groeistedelijk gebied met de meeste dynamiek. Het bestaat uit grote, monofunctionele entiteiten (UZ, Nieuw Gent, Campus Sterre enzovoort) en vervult de rol van kennispoort van de stad. De hoofddoelstelling is het verbinden van losse delen van de mozaïek die door de vele infrastructuur van elkaar gesplitst zijn geraakt. Om zijn specifieke rol als kennispoort en bundeling van grootstedelijke functies krijgt de Zuidelijke Mozaïek bijzondere beleidsmatige aandacht.

## Colofon

**Een uitgave van**  
Stad Gent

**Ontwerp**  
volta.be

**Foto's**  
© Layla Aerts, tenzij anders vermeld

**Verantwoordelijke uitgever**  
Paul Teerlinck, stadssecretaris  
Botermarkt 1  
9000 Gent - 2017



