

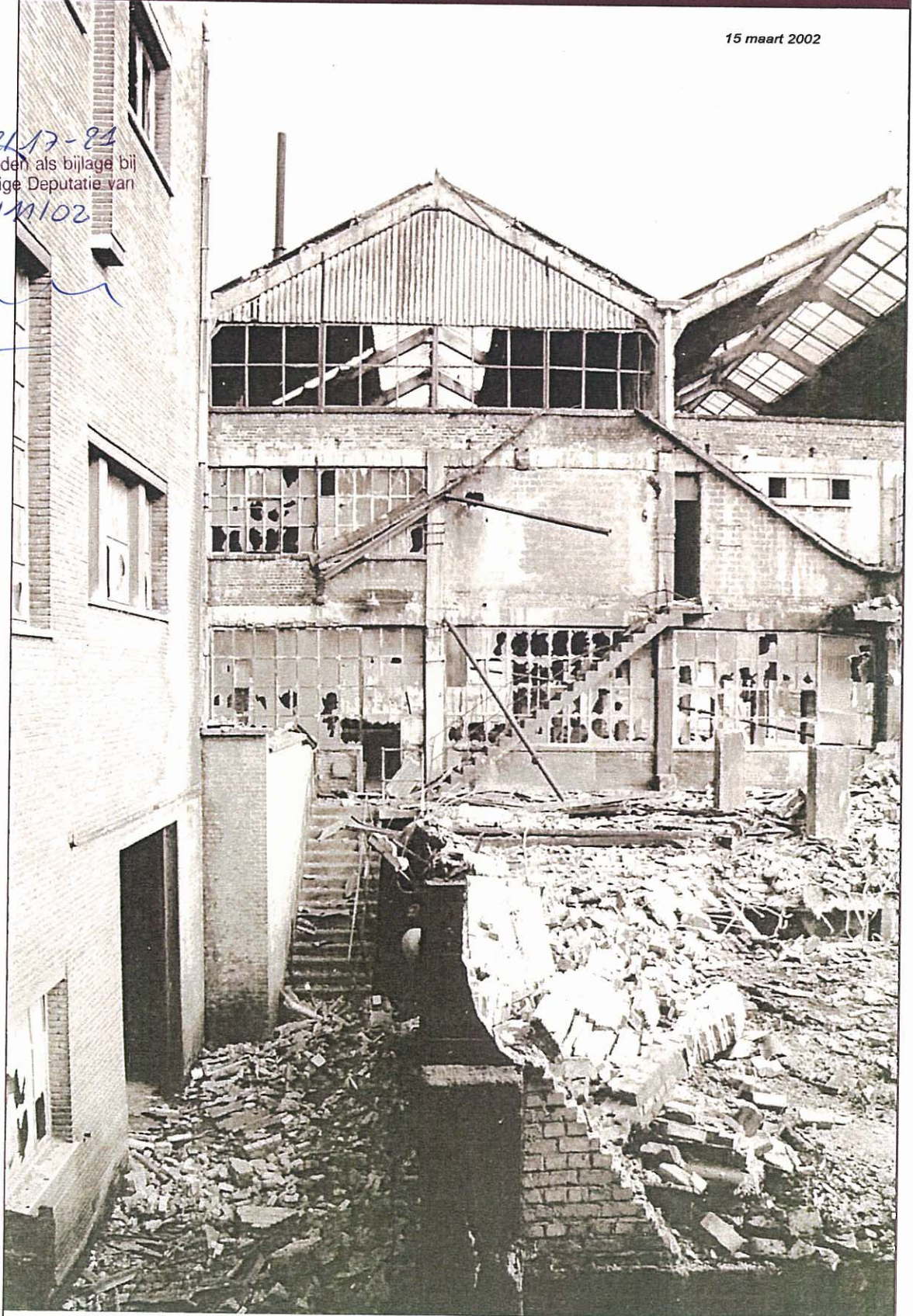
15 maart 2002

3e DIREKTIE

Afdeling 33 - nr. 33102/17-84
Gezien om gevoegd te worden als bijlage bij
het besluit van de Bestendige Deputatie van
de Provincieraad dd. 21/11/02

De Provinciegriffier,

Albert DE SMET



Stad Gent

B.P.A. G-8 Arbed -noord

Toelichtingsnota
15 maart 2002

Stad Gent, Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Inhoud

1	SITUERING	3
1.1	OP MESOSCHAAL	3
1.2	OP MICROSCHAAL	3
2	BESTAANDE TOESTAND	4
2.1	JURIDISCH-STEDENBOUWKUNDIG	4
2.2	HUIDIG "GEBRUIK"	4
3	PROBLEEMSTELLING	5
3.1	HISTORIEK	5
3.2	REDEN OPMAAK BPA	5
4	VISIES	7
4.1	VROEGERE STUDIES	7
4.1.1	STEDENBOUWKUNDIGE STUDIE IRIS CONSULTING	7
4.1.2	MOBILITEITSSTUDIE TRITEL	7
4.1.3	VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN GENTBRUGGE –LEDEBERG	7
4.2	HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN GENT	7
4.3	BELEIDSVISIES/ BESTUURSAKKOORD 2000 - 2006	9
4.4	MOBILITEITSEFFECTENRAPPORT TRITEL (DECEMBER 2001)	9
5	ONTWIKKELINGSVOORSTEL- STRUCTUURSCHETS	12
5.1	ALGEMENE PRINCIPES	12
5.1.1	TEGEMOET KOMEN AAN DE NOOD AAN BEDRIJVENTERREINEN	12
5.1.2	OPWAARDEREN WOONBUURTEN 19 ^{DE} EEUWSE GORDEL	12
5.1.3	TEGEMOET KOMEN AAN HET TEKORT AAN GROEN	12
5.1.4	TEGEMOET KOMEN AAN HET TEKORT AAN WONINGEN: VERBETEREN VAN HET WOONKLIMAAT	13
5.1.5	STREVEN NAAR VERWEVING OP BOUWBLOKNIVEAU	13
5.1.6	CREËREN EN ONTWIKKELEN GROENAS	13
5.1.7	BEHEERSEN MOBILITEIT	13
5.1.8	STREVEN NAAR DUURZAAMHEID	13
5.2	STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING	14
5.2.1	BEBOUWING EN PERCELEN	14
5.2.2	GROEN	15
5.2.3	WOONZONE	15
5.2.4	VERKEERSTECHNISCH	15

1 Situering

1.1 Op mesoschaal

Het plangebied situeert zich op minder dan 2 km. ten zuidoosten van het historisch centrum van de stad en maakt deel uit van het gebied Gentbrugge-Ledeberg, een onderdeel van de kernstad. In dit deel van de kernstad bestaat een specifieke en sterke verweving van wonen, diensten, onderwijsinstellingen, handel, oude en nieuwe ambachtelijke bedrijvigheid. Dit stadsdeel wordt omringd door de N9 Brusselsesteenweg in het westen, de R40 (stadsring) en de Schelde in het noorden en oosten en de E17 autosnelweg in het zuiden. Het Dampoortstation en het woongebied van St. Amandsberg zijn op minder dan 1 km ten noorden van de site gelegen. De kruising van de autosnelwegen E17 en E40 ligt 4 km ten zuiden van de site. Hoewel de stadsring in de onmiddellijke omgeving van de site gelegen is, is hiermee geen vlotte verbinding mogelijk wegens de aanwezigheid van de Schelde zonder brugverbinding.

(zie situeringsplan)

1.2 Op microschaal

De site is opgesplitst in een noordelijk en een zuidelijke zone. Voor beide zones worden afzonderlijke BPA's opgemaakt. De noordelijke zone (BPA G-8 Arbed – noord) is gelegen tussen de Kerkstraat en de Schelde. De westelijke en oostelijke grenzen worden gevormd door de spoorweg Gent –Antwerpen en de Edmond Blockstraat.

De Schelde is een sterk beeldbepalend element voor het noordelijke deel van de site. Een sociale woonwijk bevindt zich aan de noordelijke kant van dit deel van de Schelde.

De omgevende bebouwing bevat vooral woningen in gesloten bebouwing. De straten ten zuiden van de Kerkstraat zijn duidelijk woonstraten met veeleer kleine woningen. Meer naar de kern van oud-Gentbrugge zijn verspreid in het woonweefsel handelsfuncties gelokaliseerd.

Het zuidelijke deel van de site, waarvoor een ander BPA opgemaakt wordt is gelegen aan de westelijke kant van de spoorweg Antwerpen – Gent. De Kerkstraat en de Frederick Burvenichstraat vormen de noordelijke en zuidelijke grenzen.

De oppervlakte van dit plangebied bedraagt ongeveer 10 hectare.

2 Bestaande toestand

2.1 Juridisch-stedenbouwkundig

Het gewestplan van "Gentse en kanaalzone" werd goedgekeurd bij KB. op 14 september 1977 (BS. 8 oktober 1977). Het hele plangebied wordt op het gewestplan bestemd als industriegebied. Het industriegebied bevindt zich temidden woongebied.

In de gedeeltelijke wijzigingen van het gewestplan "Gentse en kanaalzone", goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van oktober 1998, zijn de bestemmingen van het noordelijke deel van het projectgebied niet gewijzigd.

(zie uittreksel gewestplan)

2.2 Huidig "gebruik"

Op de hoek van de Edmond Blockstraat en de Kerkstraat zijn een twintigtal rijhuizen gesitueerd. Deze omvatten voor het overgrote deel ééngezinswoningen, enkele appartementen en 1 handelspand. De tuinen van deze woningen zijn van het terrein gescheiden door muren. Waar het Arbed-terrein grenst aan de openbare weg, gaat de Edmond Blockstraat omhoog om de Schelde te overbruggen. Ten oosten van de Edmond Blockstraat, ter hoogte van de brug, bestaat een fiets- en wandelpad langs de Schelde. Onder de brug is een doorgang voorzien die ontsluiting van de Arbed -terreinen mogelijk maakt.

Langs de Schelde bevindt zich ter hoogte van de site een sluisstelsel. De Schelde is op deze locatie echter grotendeels toegeslibt. Een vervallen betonnen aanmeersteiger is nog aanwezig aan de Schelde. Een vroegere toegang onder de spoorbrug is dichtgemetseld. Tussen de grens van de site en de spoorwegberm is er een strook van ongeveer 5 à 6 meter die omhoog loopt naar de spoorweg toe. Om de Schelde te overbruggen is de spoorweg er een aantal meter hoger dan het terrein.

Momenteel zijn de meeste loodsen /gebouwen afgebroken. Het westelijke deel van het terrein omvat enkele interessante industriële gebouwen. Enkel de te behouden gebouwen staan nog overeind. Naast de oude refter, centraal op het terrein, zijn dit vooral de gebouwen aan de vroegere ingang die, qua architectuur, kwaliteiten bezitten. Hier is recent een call-center en het sociaal - economische bedrijvencentrum gehuisvest.

Het overgrote deel van het terrein is één grote bouwwerf. In het midden van het terrein staat een voorlopige GSM-mast.

(zie foto's)

3 Probleemstelling

3.1 Historiek

In 1993 ging het metaalverwerkend bedrijf Trefil Arbed – beter bekend als de “puntfabriek”- failliet. Hiermee kwam een einde aan de motor van een levendige arbeidersbuurt en geraakte de buurt wat in het slop.

De stad Gent heeft onmiddellijk na het faillissement, gesprekken aangeknoopt met de curatoren voor verwerving van de site om deze op een verantwoorde manier nieuw leven in te blazen. De besprekingen vertraagden o.a. wegens de aanwezige vervuiling op het terrein, waardoor bodemonderzoeken noodzakelijk waren. Een ander knelpunt was het feit dat het stadsbestuur niet over een aangepaste juridische structuur beschikt om dergelijke stadsontwikkelingsprojecten op een snelle manier te kunnen aanpakken.

In mei 1999 werd een privé-ontwikkelaar, de nv. Sovape, eigenaar van de gronden. Er werd een stedenbouwkundig attest verkregen voor de hele site. Hierbij werd wel de voorwaarde gesteld dat er ook een BPA zou opgemaakt worden voor de volledige site.

Ondertussen werden stedenbouwkundige en verkeerstechnische plannen opgemaakt.

Dit alles leidde tot de plotse vestiging van een France télécom – callcenter op de site, waarmee dan ook de eerste aanzet gegeven was tot herontwikkeling van dit gebied.

Een aantal andere voorziene functies zijn voor dit deel zijn:

- een verdere uitbouw van het sociaal-economisch bedrijventrum
- stadsarchief + dienst stadarcheologie in een “erfgoed-site” (“de zwarte doos”)
- een bedrijf voor waterzuiveringsinstallaties, met een kantoorgedeelte en een gedeelte opslag
- woonfunctie
- parkfunctie

Hiervoor is door de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de Stad Gent een visie ontwikkeld. (zie plan als bijlage)

3.2 Reden opmaak BPA

Omdat de visie van de Stad Gent enigszins verschilt van wat volgens de voorschriften van het gewestplan mogelijk is en om deze visie juridisch vast te leggen wordt een BPA opgemaakt.

Meerbepaald zijn andere zoneringen met bijhorende voorschriften nodig om het stadsarchief + de dienst Stadsarcheologie, de groenfunctie en de woonfunctie mogelijk te maken. Naar bewoning toe dienen de woningen op de hoek van de Kerkstraat zone-eigen gemaakt te worden en dienen deze woningen versterkt te worden. Ook dienen er regels opgesteld te worden hoe de nieuwe woningen vormgegeven zullen worden.

De ecologische verbinding (groenas) langs de Schelde en het parkgedeelte dient juridisch vastgelegd te worden.

Zo dient op economisch vlak een bedrijfsprofiel vastgelegd te worden, dienen er regels opgesteld te worden naar uiterlijke verschijningsvorm en dient de mobiliteit van de toekomstige bedrijven beperkt te worden. Een bestemming als industriegebied is niet meer van deze tijd en dient dus best omgevormd te worden tot bv. een bedrijventerrein met een lichte belasting voor de omgeving.

4 Visies

4.1 Vroegere studies

4.1.1 Stedenbouwkundige studie Iris Consulting

Door Iris Consulting is er in 1998 een structuurschets opgemaakt voor de herontwikkeling van de site ex-Trefil-Arbed. Zij ontwikkelden een inrichtingsplan voor de site binnen de bestemming 'industriegebied'. Andere voorstellen dan bedrijvigheid behoorden niet tot hun opdracht. Aangezien de uitgangspunten veranderd zijn, heeft deze studie dan ook weinig belang.

4.1.2 Mobiliteitsstudie TRITEL

Door het verkeerskundig bureau Tritel is er een studie opgemaakt om de ontsluiting van de site te onderzoeken en waar mogelijk te verbeteren.

Dit resulteerde in volgend voorstel:

Slechts 1 toegangsmogelijkheid voor zwaar verkeer tot de Kerkstraat in het verlengde van de Tertzweillaan, gekoppeld aan een heraanleg van de Tertzweillaan zal noodzakelijk zijn.

Over het terrein wordt een fijnmazig weefsel voor voetgangers en fietsers gecreëerd als een link tussen de Schelde en de woonstraten. Een raming van de verwachte mobiliteit (gekoppeld aan de verwachte tewerkstelling) werd opgesteld.

Wel werd vastgesteld dat de geraamde tewerkstelling voor het volledige gebied al volledig ingenomen wordt door het call-center France –Télécom. Naar de toekomst toe dient er aldus behoedzaam omgesprongen te worden met nieuwe vestigingen. Dit werd in een recentere studie verder uitgewerkt.

4.1.3 Verkeersleefbaarheidsplan Gentbrugge –Ledeberg

Aandachtspunten uit deze studie zijn:

- Vrees voor teveel vrachtverkeer door de woonbuurten:
- Zeer hoge bewoningsdichtheid waardoor een zeer hoge parkeerdruk en vraag naar meer openbaar groen
- Vrees voor sluikverkeer

De voorstellen van het verkeerskundig bureau Tritel moeten deze problemen verhelpen.

4.2 Het Ruimtelijk Structuurplan Gent

De Arbed-sites maken deel uit van de Gentse 19de eeuwse gordel. In het Ruimtelijk Structuurplan Gent wordt het samenhangend geheel van verscheiden buurten in de gordel en de kuip omschreven als de deelruimte "kernstad". Deze kernstad wordt gekenmerkt door een specifieke en sterke verweving van wonen, diensten, vele onderwijsinstellingen, handel, nieuwe en oude ambachtelijke bedrijven.

Voor de gewenste ontwikkeling van deze deelruimte zijn revitalisering en hergebruik, herstructurering en verluchting en verdere verweving van dit centrale en historisch belangrijke stadsdeel na te streven. Tegelijk dient er ook naar gestreefd te worden om de veelheid aan fragmenten binnen dit gebied een sterke

ruimtelijk samenhang te geven. Draggers van deze ruimtelijke samenhang zijn de steenwegen met hun stamlijnen van openbaar vervoer, het samenvloeiende waternet van vaarten en rivieren en de ontwikkelde groenassen.

Het **opwaarderen van de woonbuurten in de 19de eeuwse gordel** vormt een uitgangspunt. Behoud en creatie van groene en open ruimten en van pleinen door uitpitting, verwijdering en reorganisatie moeten zorgen voor aantrekkelijke en leefbare woonomgevingen.

De vele fragmenten van de verschillende woonbuurten en grootschalige functies (gaat zeker op voor deze buurt) kunnen op een actieve wijze samenhang gegeven door een creatieve uitbouw van de dragers. In de Arbed-site is groenas 3 zo'n drager waaraan de buurt kan worden 'opgehangen'. Voor de Arbedsite (zeker Arbed Noord) kan dit streven naar vernieuwing en verluchting concreet worden ingevuld.

Verweving van functies moet op deze locatie van dergelijke omvang het uitgangspunt zijn. Een monofunctionele invulling van dit gebied is omwille van bovenvermelde redenen niet wenselijk. Willen we dit gebied deel laten worden van het omliggende stadsweefsel dan dient ook de grootte/korrel van dit 'bouwblok' te worden verkleind en de link naar de groenas, de Schelde en de buurt aan de overzijde van de Schelde (Sint-Amandsberg) worden versterkt/gevaloriseerd. Door ook dit stadsdeel te betrekken via een oversteek (voor langzaam verkeer) kan ook een groot gedeelte van Sint-Amandsberg worden aangetakt op de groenas en het verder gelegen 'stadsbos'.

Er ligt immers één van de vier uit te bouwen groenpolen op nauwelijks 1,5 km van Arbed Noord (de Gentbrugse meersen). Om de rol van de groenas en groenpool als groen voor de stadsbewoner terdege te kunnen opnemen is een sterke verbinding met de kern van de stad en de omliggende buurten noodzakelijk. In dit geval kan de groenas langs de Schelde de drager zijn van de ontlichting / verluchting van de 19de eeuwse gordel dmv een buurtparkje die de fysische link maakt tussen de omliggende buurt en de as langsheen de Schelde.

De nood aan buurtgroen in deze sterk versteende wijken is immers zeer acuut. Willen we de engagementen uit het bestuursakkoord waarin wordt gesproken over 6 nieuwe buurtparken en 10 m² groen per inwoner effectief realiseren dan zullen het plekken als deze zijn, die er zich uitstekend toe lenen, waar het zal moeten gebeuren. (eventueel ook probleem van vervuiling moest die er zijn kan hier worden aan gekoppeld, groen lijkt immers een uitstekende (financieel haalbare) 'nabestemming' bij vervuilde gronden).

Gewenste ruimtelijk-economische structuur

In de kernstad verzamelen lokale bedrijventerreinen ambachtelijke bedrijvigheid die niet in de woonbuurten vermengd kan worden. Deze kleine, goed ingerichte bedrijventerreinen zijn verspreid over de stad en geïntegreerd tussen de woonbuurten en infrastructures. Evenwel wordt nagestreefd de oude en nieuwe ambachtelijke bedrijvigheden (kleinschalige klassieke productie-, assemblage-, herstel- en afwerkingbedrijven en nieuwe bedrijven inzake informatica, design en grafiek, stadsecologie en dergelijke) zoveel mogelijk blijvend te vermengen in het stedelijk weefsel. Met name de 19^{de} eeuwse gordel en in mindere mate de randstad worden hiervoor benut.

Voor de uitbouw van economische activiteiten wordt ernaar gestreefd het mobiliteitsprofiel van de bedrijven af te stemmen op het gewenste bereikbaarheidsprofiel van de plek en wordt de aard van de aanwezige bedrijven meer in overeenstemming gebracht met het profiel en het niveau van de plek. (-> hier kleinschaligheid noodzakelijk in buurt met dergelijk korrel).

Kort samengevat moet er naar gestreefd worden om op de Arbed-site functies in te bedden die een toegevoegde waarde hebben voor de buurt. Naast 'kleinschalige' tewerkstellingsprojecten (sociaal-economisch bedrijvent centrum, bedrijvigheid met handenarbeid, ...) betekent dit ook een groen buurtpark: volgens de nota 'Groennormen voor Gent' kan de grootte van een buurtpark variëren tussen de 1-10 ha. Wensen we de norm uit het bestuursakkoord van 10 m² (volgens het Ruimtelijk Structuurplan Gent 16 m²) te halen dan zijn dergelijke plekken noodzakelijk. Het streven om dit gebied een 'integraal deel van de buurt' te laten worden kan ook niet zonder basiswoneefsel .

4.3 Beleidsvisies/ Bestuursakkoord 2000 - 2006

In het bestuursakkoord wordt er veel aandacht geschonken aan het economische leven in Gent.

Ondernemend Gent

Op economisch vlak heeft Gent ongetwijfeld een aantal belangrijke troeven. Het stadsbestuur zal alles in het werk stellen opdat Gent de boot van de nieuwe technologieën niet mist. Duurzame economie staat hier centraal. Economie dient hand in hand te gaan met de leefomgeving en de bewoners van een stad. Ondernemen in een stad als Gent heeft een toegevoegde waarde als ook de inwoners van de stad en de ruime omgeving er rechtstreeks of onrechtstreeks beter van worden. Bij de realisatie van economische projecten zal aandacht gevraagd worden voor de principes van duurzaam bouwen en zal de stad bij eigen projecten een voorbeeldfunctie vervullen.

Planmatige en globale aanpak van bedrijventzones is noodzakelijk. Betere bereikbaarheid van bedrijventzones voor fietsers en meer openbaar vervoer naar bedrijventzones is essentieel.

Onder het luik **kwaliteitsvolle omgeving** wordt er vermeld dat we dienen te streven naar een zo groot mogelijke verweving van werken, recreëren en wonen. Er dient bovendien geïnvesteerd te worden in bossen aan de rand van de stad, groenassen, stadsdeelparken en wijkgroen. Zo dienen groenassen aan te sluiten op bestaand en nog te ontwikkelen openbaar groen op stadsdeelniveau. De norm bedraagt minimum 10 m² openbaar groen, speel- en ontmoetingsruimte per inwoner op wijkniveau. De realisatie van minimum zes buurtparken is hier een onderdeel van. De concrete uitwerking zal gebeuren in nauw overleg met de bewoners via de uitwerking van stadsontwerpen.

Bij de ontwikkeling van nieuwe werkgelegenheidszones moet er bijzondere aandacht gaan naar de buurt waarin bedrijven zich bevinden. Het is daarom van groot belang de buurtbewoners bij de ontwikkeling te betrekken.

4.4 Mobiliteitseffectenrapport Tritel (december 2001)

Deze keer, worden op basis van de bebouwingmogelijkheden in het voorontwerp - BPA, een inschatting gemaakt van de mobiliteitseffecten. Hierbij werd:

- de huidige verkeerssituatie geanalyseerd

- de verkeersimpact van de geplande activiteiten op het omliggend wegennet geraamd
- de parkeerbehoefte en fietsstallingsbehoefte ingeschat en werd een parkeerconcept uitgewerkt
- een voorstel voor milderende en begeleidende maatregelen uitgewerkt
- een voorstel uitgewerkt voor de (her)inrichting van de voorgeschreven ontsluitingswegen.

Als conclusie kan gesteld worden dat wat verkeersafwikkeling betreft alle geplande ontwikkelingen mogelijk zijn, maar het kruispunt Tertzweillaan – Burvenichstraat – Rinskopflaan de achillespees is in het volledige verhaal. Ook blijkt, uit toetsing van de gegenereerde bewegingen van en naar de site dat de realisatie van het langetermijnprogramma op de interne ontsluitingsweg Rinskopflaan, omwille van de oversteekbaarheid van de weg, de maximale verkeersintensiteiten zijn bereikt. Het bouwprogramma op lange termijn dient dus als richtinggevend maximum te worden geïnterpreteerd. Aldus worden er aanbevelingen gedaan op dit kruispunt te voorzien van lichten en voorsorteerstroken. Ook dienen er maatregelen genomen te worden om bedrijfsvervoerplannen te laten opmaken, dient de bereikbaarheid met het openbaar vervoer verbeterd te worden en dienen een aantal flankerende maatregelen getroffen te worden (carpooling, fietsvergoeding, fietsinfrastructuur, terugbetaling OV-abonnement, afspraken rond distributie vrachtverkeer) door de bedrijven.

Bij de bedrijven die zich op de site zullen vestigen, dient te worden aangedrongen op de implementatie van de geformuleerde flankerende maatregelen. Het is de bedoeling dat een aantal maatregelen afgedwongen worden via de verkoopsovereenkomst / erfpachtovereenkomst.

De parkeerstrategie voor de ontwikkeling van deze site dient te worden opgebouwd vanuit het hoofdprincipe dat de invulling van de projectzones geen extra parkeerdruk op de omliggende woonstraten mag veroorzaken. Het huidige aanbod aan parkeerplaatsen voor de bewoners dient te worden veilig gesteld door met de interne parkeerorganisatie op de terreinen het aantal parkeerplaatsen te voorzien overeenkomstig de behoefte, te berekenen op basis van de verwachte tewerkstelling en bezoekersaantallen.

Om te komen tot een organisatie van de interne parking wordt voorgesteld te redeneren vanuit twee concepten:

1. een gescheiden parkeerorganisatie: Vanuit het concept gebaseerd op een gescheiden parkeerorganisatie wordt voor elke deelactiviteit een afzonderlijke raming aan parkeerplaatsen gemaakt, en gerealiseerd op het terrein.
2. een gecentraliseerde parkeerorganisatie: Vanuit dit tweede concept wordt gezocht naar mogelijkheden om de parkeerplaatsen te groeperen en worden de randmodaliteiten hiertoe aangegeven. Op deze manier wordt een zuiniger en efficiënter ruimtegebruik nagestreefd.

Wat de parkeerbehoefte betreft, wordt voor de noord-site rekening houdend met een gescheiden parkeerorganisatie een raming gemaakt van 275 noodzakelijke ppl. op korte termijn en 447 noodzakelijke parkeerplaatsen op lange termijn. Indien er rekening gehouden wordt met een gecentraliseerde parkeerorganisatie komen we voor het laag programma op 250 centrale parkeerplaatsen en voor het hoog programma op 435 centrale parkeerplaatsen. Hierbovenop dienen nogmaals 133 ppl. voor bewoners gerekend te worden.

4.5 Timing noodzakelijke infrastructuurwerken buiten het plangebied

Om het verkeer op een vlotte en veilige manier van en naar de sites Arbed te laten verlopen, is de heraanleg van de Tertzweillaan en de herinrichting van het kruispunt Tertzweillaan – Burvenichstraat – Rinskopflaan als lichtengeregeld kruispunt een absolute noodzaak. Deze werken hangen grotendeels af van de werken gepland door Aquafin. Deze worden volgend jaar uitgevoerd. Het einde van de volledige heraanleg (kruispunten inclusief) wordt voorzien voor eind 2003.

5 Ontwikkelingsvoorstel- structuurschets

5.1 Algemene principes

5.1.1 Tegemoet komen aan de nood aan bedrijventerreinen

In het Gentse is er een tekort aan vrijliggende bedrijventerreinen. De vraag naar bedrijventerreinen overtreft momenteel het aanbod. Het is de ambitie van het stadsbestuur ervoor te zorgen dat in Gent de eerstvolgende jaren ca. 20 ha. per jaar voor de verschillende vormen van bedrijvigheid tesamen effectief ter beschikking komen. Rekening houdend met deze nood dienen er op korte termijn dan ook daadwerkelijk vestigingsmogelijkheden gecreëerd te worden. Aangezien de stad ook een vermenging van wonen en werken wenst (zie verder) zijn kleinschalige, goed ingerichte bedrijventerreinen in de 19^{de} eeuwse gordel op hun plaats. Op deze manier zal de 19^{de} eeuwse gordel een nieuwe dynamiek krijgen.

Hierbij dient er op gelet te worden dat nadelige effecten voor de buurt zo veel mogelijk vermeden worden. Het bereikbaarheidsprofiel van de locatie dient zeker en vast in overeenstemming te zijn met het mobiliteitsprofiel van de bedrijven.

5.1.2 Opwaarderen woonbuurten 19^{de} eeuwse gordel

Het opwaarderen van de woonbuurten in de 19de eeuwse gordel vormt een belangrijk uitgangspunt. In eerste orde zal dit gebeuren door de reorganisatie en tot leven brengen van de volledige arbed-site waarbij rekening gehouden wordt met de noden van de buurt.

Het creëren van bijkomende tewerkstelling, het inbrengen van stedelijke functies (zoals de erfgoed-site), het creëren van kwaliteitsvolle woonomgevingen met aandacht voor groen en voor een verzorgde aanleg van het openbaar domein zal er voor zorgen dat deze buurt zijn "levendig" imago terugkrijgt.

5.1.3 Tegemoet komen aan het tekort aan groen

In Gent, en vooral in de 19^{de} eeuwse gordel is er een tekort aan groen. Het stadsbestuur heeft zich er toe verbonden om op termijn per inwoners minstens 10 m² openbaar groen beschikbaar te stellen.

Dit groen kan op verschillende manieren in de wijk ingebracht worden. Enerzijds zijn er de doorlopende groenstructuren, die verschillende groengebieden met elkaar verbinden en die zorgen voor structurering van de stad. Deze groenassen komen de volledige stad ten goede. In het BPA is dit Groenas 3 die de Schelde als drager heeft die door het plangebied loopt. Anderzijds kunnen er wijkparken voorzien worden. Deze hebben vooral functionele kwaliteiten die de wijk ten goede komen.

Bij bedrijventerreinen horen er logischerwijs ook bufferzones. Hierbij gaat de voorkeur naar massieve, nuttige groengehelen ipv. ontoegankelijke groen tussen en achter bedrijven.

Voor gebouwen in groene zones (binnenkern) is het de bedoeling om vegetatiedaken verplicht te maken.

Ook wordt geopteerd om het groenpercentage op het bedrijventerrein zo laag mogelijk te houden en te kiezen voor een groot parkgedeelte waar verschillende recreatieve functies in kunnen ondergebracht worden en die door dit clustereffect een meerwaarde gaan vormen. Waar het niet anders kan (bv. straatzijde Kerkstraat) worden bufferzones voorzien.

5.1.4 Tegemoet komen aan het tekort aan woningen: verbeteren van het woonklimaat

Willen we de open ruimte buiten de stad zo veel mogelijk vrijwaren van verdere bebouwing dient Gent op stedelijk niveau nog tussen de 12000 en 15000 nieuwe woningen bij te creëren. Willen we ook de stadsvlucht een halt toeroepen dient er binnen de stad een concurrentieel aanbod aan kwaliteitsvolle woningen bijgecreëerd worden. Binnen dit plangebied wordt er ruimte voorzien voor een 100-tal nieuwe woningen waarbij een zekere variatie mogelijk is; ook wordt het algehele woonklimaat verbeterd.

De nieuwe woningen worden voorzien aansluitend op de kern van Oud Gentbrugge. Ongeveer de helft zal bestaan uit ééngezinswoningen.

Om het algemene woonklimaat te verbeteren wordt zoveel mogelijk groen openbaar gemaakt en functioneel ingericht. Ook worden er bijkomende buurtparkings mogelijk die de parkeerdruk in de omgevende straten kunnen verminderen.

5.1.5 Streven naar verweving op bouwblokniveau

Dit deel van de stad wordt bij de kernstad gerekend, waar een hechte verweving van functies kenmerkend voor is. Deze verwevenheid dient consequent in de verdere plannen doorgezet te worden en is essentieel willen we hier een volwaardig levendig stadsdeel creëren.

In dit grote bouwblok worden verschillende onderdelen voorzien. Meervoudig gebruik van bepaalde onderdelen (erfgoed-site, restaurantfunctie, park, parkeergelegenheid) moet mogelijk worden.

Looplijnen en fietsroutes dienen ook over het bedrijventerrein te verlopen.

Ook in de woonzones wordt er gepoogd om een zekere vermenging met handel-, diensten- en gemeenschapsfuncties mogelijk te maken. Voorschriften zullen zodanig opgesteld worden zodat meerdere functies, complementair aan het wonen mogelijk worden.

5.1.6 Creëren en ontwikkelen groenas

Een van de maatregelen om het gebrek aan groen te compenseren (zie hierboven) is het ontwikkelen van groenassen op stedelijk niveau. De groenas is het structurerend element voor de ruimere buurt en zorgt voor ontluchting van de negentiende eeuwse gordel.

Deze as vormt een kwaliteitsvol verbindingselement (zowel voor mensen als voor dieren en planten) van en naar de Gentbrugse Meersen.

5.1.7 Beheersen mobiliteit

Bij de nieuwe ontwikkelingen is het beperken van de verkeerslast een eerste vereiste.

Een mobiliteitseffectenrapport werd opgemaakt teneinde de mobiliteitseffecten van de geplande ontwikkelingen te kunnen inschatten. In deze studie werd zowel het personen (fiets, openbaar vervoer, auto)- als goederenverkeer bekeken. Hierbij zal gestreefd worden naar een zo duurzaam mogelijke afwikkeling van het verkeer. In tweede instantie geeft de studie de draagkracht van het gebied aan en stelt welke verdere ontwikkelingen er mogelijk zijn.

Ook worden er milderende maatregelen voorgesteld en worden er een aantal voorstellen ontwikkeld voor de (her-) inrichting van de ontsluitingswegen.

5.1.8 Streven naar duurzaamheid

Duurzaamheid en dan meer bepaald het efficiënt omspringen met ruimte op het bedrijventerrein staan in dit BPA centraal.

Hierbij is het niet de bedoeling om theoretische concepten af te dwingen maar om heel pragmatisch voorschriften op te stellen die een zuinig ruimtegebruik garanderen.

Naast het hergebruik (van het terrein en van gebouwen) en de nieuwe inrichting van het bedrijventerrein op zich omvat dit op het bedrijventerrein het geschakeld bouwen, hoger bouwen, het gemeenschappelijk gebruik van parkeervoorzieningen, het (mogelijks) benutten van de ondergrond (parkeren) het voorzien van kantoren over meerdere bouwlagen... Als er een conciërgewoning voorzien wordt dient deze op de verdieping gebouwd te worden.

Aangezien de ruimte voor bedrijven heel efficiënt dient ingericht te worden is de optie om geen aandacht te besteden aan groenvoorzieningen op het bedrijventerrein zelf, maar om de bedrijvenzone een stedelijk karakter te geven en het groen te groeperen in een functioneel park.

Natuurlijke systemen (Schelde en zijn oevers) moeten met dit BPA ook beschermd worden. Installaties voor alternatieve energieën (zonnepanelen) worden met dit BPA gestimuleerd.

Nieuwe gebouwen dienen bovendien een kwaliteitsniveau te bezitten zodat het bedrijventerrein en het nieuwe woongebied één attractief geheel wordt. Vegetatiedaken worden in bepaalde gevallen verplicht gemaakt.

5.2 Stedenbouwkundige inpassing

Structurerende elementen als Schelde, spoorweg, locatie centrum oud Gentbrugge, Kerkstraat en de vorm van het terrein zijn de ruimtelijk bepalende elementen die zorgen voor een tweedeling van het gebied.

Het oostelijke deel wordt hoofdzakelijk bestemd als wonen. Op het westelijke deel worden bedrijven, ev. gemengd met buurtondersteunende functies (zoals erfgoed-site met ruimte voor de buurt, enz...) geprogrammeerd.

Om de authenticiteit van de site te bewaren worden zo veel mogelijk herbruikbare, karaktervolle gebouwen behouden. Momenteel wordt de site gekenmerkt door een relatief grote ondoordringbaarheid. Dit dient verbeterd te worden door een viertal mogelijke zicht- en voetgangers- en fietsersassen te voorzien tussen de groenas en de Kerkstraat.

Morfologisch dienen de nieuwe volumes zich in te passen in de buurt. Een richtbouwhoogte van 13 m. wordt vooropgesteld (lager mag; min. 6 m. voor de hoofdvolumes) Wat woningbouw betreft, kan tegen de groenas tot 6 bouwlagen voorzien worden. Het gesloten bouwblok wordt beperkt tot 3 bouwlagen.

5.2.1 Bebouwing en percelen

Uit de eerdere studie van Iris Consulting (1998) bleken de doelstellingen de volgende te zijn: Herlokalisering van Gentse bedrijven met uitbreidingsproblemen, herlokalisering van zonevreemde bedrijven, en het aantrekken van nieuwe bedrijven.

Wat het bedrijfsprofiel betreft is het wenselijk dat deze bedrijven zorgen voor een groot aandeel tewerkstelling voor ongeschoolde krachten.

Uit een onderzoek van de aanvragen bleek dat de behoefte heel divers is. Daarom dient er een menging van sectoren en van terreingrootte nagestreefd te worden.

(Grootte: 1/3 van de aanvragen betrof percelen kleiner dan 500 m²; 14% groter dan 5000 m²; 58 % meer dan 2000 m² noodzakelijk.)

Er moet bovendien gestreefd worden naar een soort van eenheidsprincipes in bebouwing. De stedenbouwkundige voorschriften zullen een bepaald kwaliteitsniveau vooropstellen.

Op zichtbare locaties is het wenselijk dat imagorijke gebouwen verwezenlijkt zullen worden. Het openbaar domein dient tevens sober maar kwaliteitsvol ingericht te worden.

Door het betrekken van het bedrijventerrein in stedelijk gebruik (dmv. de erfgoedsite, groenassen, restaurant) verkrijgt men ook meer sociale controle. Door het aaneenschakelen van bedrijfsgebouwen ontstaan grote gemeenschappelijke voorpleinen. Deze doen dienst als ruimte voor parkeren, laden en lossen.

5.2.2 Groen

Centraal in het BPA is een openbaar parkgebied gesitueerd. Deze zorgt voor een link tussen de Kerkstraat en de Schelde en sluit bovendien aan op de groenas. Dit groengebied kan zowel recreatief gebruikt worden door gebruikers van het bedrijventerrein als door buurtbewoners.

De groenas wordt minimum 30 m breed en dient zowel een op de mens gerichte als een ecologische invulling te krijgen.

Het buurtpark wordt, volgens de normering opgenomen in het RSG minstens 1 hectare groot.

5.2.3 Woonzone

De bestaande woningen op de hoek van de Kerkstraat met de Edmond Blockstraat dienen versterkt en geïntegreerd te worden in een groter bouwblok.

Op deze manier wordt het woonstraatkarakter van de Kerkstraat behouden.

Tussen dit gesloten bouwblok en de Schelde wordt een zone gepland waar meergezinswoningen mogelijk zijn. Ook wordt er voldoende ruimte vrijgemaakt voor mogelijke autobergplaatsen in de binnenkern van dit bouwblok. De meergezinswoningen dienen een ondergrondse parkeeroplossing te voorzien.

5.2.4 Verkeerstechnisch

Een zo functioneel mogelijke inrichting dient voorzien te worden in de zone voor bedrijvigheid. Slechts één ingang (vanuit de Kerkstraat) wordt gepland in het verlengde van de Tertzweillaan.

Gemeenschappelijke parkeervoorzieningen worden zo veel mogelijk centraal op het terrein voorzien. Zo kunnen deze zowel voor bewoners als voor bedrijven complementair gebruikt worden, kan de benodigde ruimte per parkeerplaats minimaal gehouden worden en kunnen piekbelastingen beter opgevangen worden. In het plan (zie bijlage) is er ruimte voor ongeveer 212 wagens op openbaar domein, waarvan 164 op het middenplein en 48 in de centrale laan tussen erfgoedsite en grote bakstenen loods. Een eventuele uitbreiding van de parkeerplaatsen (half)ondergronds of bovengronds (met 130 ppl.) behoort tot de mogelijkheden. Samen met de al aangelegde parkeerplaatsen bij de kantoorzone (78 ppl.) kunnen in totaal ongeveer 420 parkeerplaatsen voorzien worden.

In de woonzone wordt een L-vormige weg voorzien die zowel in de Kerkstraat als in de E. Blockstraat aantakt. Tussen deze weg en het park wordt een zone voor bewonersparkeren voorzien. Deze kan maximaal een 60-tal (openbare) parkeerplaatsen bevatten. Hoogstwaarschijnlijk dient niet de volledige zone ingericht te worden om aan de parkeerbehoefte te voldoen.

Voor voetgangers en fietsers zal het volledige terrein op meerdere wijzen doordringbaar zijn.