

## **Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Handelsdokbrug"**

Ontwerp RUP



December 2011

## Colofon

### Dit document is een publicatie van

Provincie Oost-Vlaanderen  
Gouvernementstraat 1  
9000 Gent

Directie Ruimte  
Dienst Ruimtelijke Planning

secretariaat: 09-267 75 61

### Dossiernummer

rup/2010/prup/OVL/086

### Dossierverloop

beslissing Deputatie tot opmaak PRUP	18/11/2010
versturen voorontwerp voor plen.verg.	21/06/2011
plenaire vergadering	26/08/2011
voorlopige vaststelling door PR	14/12/2011
openbaar onderzoek	
advies PROCORO	
definitieve vaststelling door PR	

### De normatieve delen van dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan zijn:

(Deze zijn verordenend)

- het grafisch bestemmingsplan
- de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan

### De niet-normatieve delen van dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan zijn :

(Deze zijn niet verordenend)

- de toelichtingsnota
- het verzoek tot raadpleging - screening

de ruimtelijk planner:

Tanja Vanhove

## Inhoud

1	Toelichtingsnota voorontwerp PRUP Handelsdokbrug .....	4
I.	Reden tot opmaak .....	4
II.	Situering en begrenzing.....	4
III.	Feitelijke en juridische toestand.....	4
IV.	Planningscontext.....	5
a)	Ruimtelijke structuurplan Vlaanderen .....	5
b)	Provinciaal ruimtelijk structuurplan .....	6
	Toetsing met provinciaal beleidskader wind .....	6
c)	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan .....	7
d)	Stadsontwerp OMA.....	7
e)	MOBER Oude Dokken.....	7
f)	RUP Oude Dokken .....	8
g)	Plan-MER Oude Dokken.....	8
h)	Visie op het plangebied.....	8
i)	Startnota AWW Handelsdokbrug .....	10
j)	Screening – onderzoek tot m.e.r.....	17
k)	Watertoets.....	18
V.	Doelstelling RUP .....	18
	Grafisch plan.....	18
VI.	Voorschriften die strijdig zijn met het provinciaal RUP .....	19
VII.	Overzicht planbaten, planschade, kapitaalschade- en gebruikerscompensatie .....	19
2	Stedenbouwkundige voorschriften .....	21

# 1 Toelichtingsnota voorontwerp PRUP Handelsdokbrug

## I. Reden tot opmaak

De realisatie van een verbinding over het Handelsdok maakt onderdeel uit van de gewenste wegstructuur in het noordoosten van Gent.

In het PRS werd een selectie opgenomen van de secundaire wegen. De Gentse stadsring, met het te ontwerpen deel over de Handelsdok werd geselecteerd als secundaire weg type III. De verbinding over het Handelsdok kan niet binnen de geldende gewestplanvoorschriften worden gerealiseerd. Conform het subsidiariteitsprincipe wordt voor deze verbinding een provinciaal RUP opgemaakt.

## II. Situering en begrenzing



Het plangebied is gelegen ten noordoosten van de Gentse binnenkern, meer bepaald ten noorden aan het Handelsdok, en strekt zich uit van de R40 (Neuseplein) tot aan de Afrikaan. Het plangebied sluit aan aan het gemeentelijk RUP Oude Dokken.

Met het provinciaal RUP de aanleg van de brug en aanliggende en noodzakelijke wegen is mogelijk. De nota doet geen uitspraak over de zones die reeds vastgelegd werden in het RUP voor de Oude Dokken.

## III. Feitelijke en juridische toestand

De bestaande feitelijke toestand wordt weergegeven op volgende kaarten:

Kaart III.1: bestaande feitelijke toestand: topografische kaart

Kaart III.2: bestaande feitelijke toestand: orthofoto

De bestaande juridische toestand wordt weergegeven in onderstaande tabel en volgende kaarten:

Kaart III.3: het gewestplan – goedgekeurde gemeentelijke RUP's

Het plangebied is volgens het gewestplan gelegen binnen woongebied met cultuur-historische en/of esthetische waarde (Muidelaan), reservatiestrook (Muidelaan tot Koopvaardijlaan) en industriegebied. Het plangebied is gelegen binnen de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied Gent.

De huidige feitelijke toestand wordt als volgt gekenmerkt:

Ten oosten van het Handelsdok zijn er op dit ogenblik talrijke en zeer diverse economische activiteiten aanwezig. Het betreft onder meer enkele grotere industriële bedrijven (Christeyns- zeepziederij, Triferto – kunstmeststoffen, Rogers – electronicacomponenten,...), verschillende andere soorten (groot)handelsbedrijven (Eldi, Mercedes, Nearly New Cars,...). Tussen die economische activiteiten bevinden zich een aantal woningen en gemeenschapsvoorzieningen, met de woontorens aan de Scandinaviëstraat als opvallendste baken. Ten zuiden van de brug wordt aan deze zijde van de Handelsdokbrug in het RUP Oude Dokken een nieuw park gepland, waarbij de huidige kraan mee bepalend zal zijn voor de inrichting.

Langsheen Dok-Noord, ten westen van het Handelsdok liggen onbebouwde terreinen waar zich kleine bedrijfsgebouwen of- installaties bevinden met uitdovende concessies (bijv. kleine werkplaats onderdeel van Gentse Metaalwerken en opslagplaats van Meyvaert) Er is ook een oude havenkraan die behouden blijft. Aansluitend op het plangebied ligt hier ook de Acec-site, waar kleinhandel, wonen, groenvoorzieningen worden gepland. Aansluitend, aan de Muidelaan in het Handelsdok zijn grindbakken aanwezig waarin een recreatieve invulling gepland wordt (uitvoering voorzien in 2012).

Type	In het gebied en aansluitend
Gewestplannen of gewestelijke RUP's	Gewestplan Gentse en Kanaalzone (K.B. 14/09/1977) Gewestelijk RUP "afbakening grootstedelijk gebied Gent (VR 16/12/2005)
Provinciale RUP's	geen
Gemeentelijke BPA's of RUP's	RUP Oude Dokken RUP ACEC BPA Voormuide BPA Afrikalaan

#### IV. Planningscontext

##### a) Ruimtelijke structuurplan Vlaanderen

Het RSV legt de structuurbepalende elementen vast op Vlaams niveau en formuleert een ruimtelijk beleid voor deze elementen. Op 17 december 2010 werd het addendum van het RSV definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering. Hierin werd de N424 (Afrikalaan) geselecteerd als primaire weg type II van aansluiting R4 tot de te ontwerpen doortrekking R40 (Gentse stadsring).

Zodra de secundaire verbinding tussen Dok-Noord en de Afrikalaan gerealiseerd is zal vanaf het aansluitingspunt van deze verbinding de Afrikalaan de selectie opnemen van primaire weg type II naar het noorden toe, en secundaire weg naar het zuiden toe.

## **b) Provinciaal ruimtelijk structuurplan**

### **Selectie**

Het PRS werd goedgekeurd op 18 februari 2004. Het richtinggevend gedeelte van het PRS selecteert de Gentse stadsring, en specifiek ook het te ontwerpen deel over de Handelsdok en de weg langs de Dampoort als secundaire weg type III en krijgt het label “stedelijke ringboulevard”. Dit wordt bevestigd in het bindend gedeelte waar de Gentse stadsring (deels te ontwerpen) eveneens als secundaire weg type III werd opgenomen.

### **Ruimtelijk beleid**

Voor alle secundaire wegen dient de leefbaarheid langs de weg te primeren op doorstroming en bereikbaarheid.

Specifiek betekent de selectie als secundaire weg type III dat niet de (auto)verkeersfunctie maar wel de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie voor andere vervoersmiddelen bepalend is voor de inrichting van de weg. In de wenstoestand maakt doorgaand regionaal verkeer gebruik van een parallelle autoweg. Door de hoge mate van erftoegang verlenen en het ruimtelijk programma langs een secundaire weg type III moet op dergelijke wegen een modal split nagestreefd worden. Daarbij wordt het autoverkeer neven- of zelfs ondergeschikt aan de vervoersalternatieven.

Bij de inrichting van secundaire wegen type III gaat er proportioneel meer aandacht naar de inrichting van het openbaar domein, de ruimtelijke inpassing, aan voorzieningen voor fietser en voetganger, etc. Op die manier worden deze wegen ontwikkeld als ‘langzaam-verkeersassen’ (hoogwaardige assen voor fietser en voetganger en ‘openbaar vervoersassen’ (doorstroming openbaar vervoer).

Als belangrijke specifieke aandachtspunten naar inrichting van de Gentse stadsring worden de functies verzamelen autoverkeer en openbaar vervoer en fietsverkeer als nevensgeschikt gezien, waarbij op bepaalde wegvlakken het openbaar vervoer een belangrijke functie opneemt.

### **Inrichtingsprincipes**

Bovenstaand algemeen beleid werd uitgewerkt met volgende richtinggevende inrichtingsprincipes:

De weginrichting kan uitgaan van de verblijfsfunctie van de weg (2x1 weg, eventueel met busbaan, snelheidsregime 50/70km/u). Gezien de beperkte verkeersfunctie is een hogere mate van erfontsluiting toegestaan. Dit moet eveneens de relatie tussen de weg en zijn omgeving versterken. Ook dienen hoge eisen gesteld naar fiets- en voetgangersinfrastructuur. Hierbij wordt niet uitgegaan van gescheiden voorzieningen (als beveiliging tegen het wegverkeer), maar van aanliggende voorzieningen die het verblijfskarakter langs de weg benadrukken. Door ondergeschiktheid van het autoverkeer biedt de secundaire weg type III de mogelijkheid om te fungeren als as voor het openbaar vervoer. Bus- of tramvoorzieningen worden hiertoe voorzien op de weg, waarbij die voorrang krijgen op het autoverkeer. Waar verkeerslichten worden voorzien gaan deze gepaard met beïnvloeding door het openbaar vervoer. Ter hoogte van bottlenecks garanderen doorstromingsmaatregelen de vlotte doorgang van het openbaar vervoer.

### **Toetsing met provinciaal beleidskader wind**

In het addendum aan het PRS (goedgekeurd in 2009) werd een beleid uitgewerkt voor windturbines. Het plangebied is gelegen binnen het grootstedelijk gebied Gent. In de visie wordt de grens van het stedelijk gebied aanzien als een te accentueren grens in het landschap. Het plangebied ligt aansluitend aan het centrum van het stedelijk gebied en is hierdoor geen geschikte locatie voor groot- of middenschalige windturbines gezien de

toekomstige en huidige bewoning in de buurt van het RUP en de mogelijke hinder naar geluid en slagschaduw.

### c) Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het GRS werd goedgekeurd op 9 april 2003. De gemeente selecteert de R40 als lokale weg. Het GRS stelt dat de R40 functioneert als binnenstedelijke verdeelweg (stedelijke ringboulevard). Ze behoudt een 2x2 profiel, maar wordt heraangelegd met verkeersveiligere knooppunten en afgescheiden fietspaden.

Het GRS stelt voor om op lange termijn, wanneer de R4 volledig gesloten is en haar rol als grootstedelijke verdeelweg vervult, te bekijken of, en in welke mate en op welke wijze, de capaciteit op de stadsboulevard R40 zou moeten en kunnen ingeperkt om de barrièrewerking ervan zo mogelijk nog verder terug te schroeven; tot dan wordt voorgesteld dat de stadsboulevard zijn 2x2-profiel behoudt.

De stadsring wordt verlegd ten oosten van het Handelsdok, de te ontwerpen Handelsdokbrug moet zorgen voor een versterking tussen nieuwe stedelijke ontwikkelingen ten oosten van het Handelsdok en de kernstad.

Het structuurplan werd eerder goedgekeurd dan het PRS. De selectie als lokale weg vervalt, gezien de selectie uit het PRS als secundaire weg. De uitwerking van het beleid voor deze weg sluit echter aan bij de visie van het PRS voor de secundaire weg type III.

### d) Stadsontwerp OMA

Het AGSOB heeft in 2004 een prijsvraag voor een stadsontwerp gelanceerd met betrekking tot het gebied van de Oude Dokken. Het stedenbouwkundig bureau Office for Metropolitan Architecture (OMA) heeft in 2004 een stadsontwerp gemaakt en dit in 2005 verfijnd. Het stadsontwerp geeft een voorstel van stedenbouwkundige en projectmatige uitwerking voor de ontwikkeling van het gebied aansluitend aan de dokken. In dit project is een Handelsdokbrug mee opgenomen. Het voorgestelde tracé was het zgn. 'schuin tracé'.

### e) MOBER Oude Dokken

Op basis van het voorgestelde activiteitenprogramma en fasering van het stadsontwerp voor de Oude Dokken werd een MOBER opgemaakt om de mobiliteitseffecten van dit programma te ramen, rekening houdend met andere initiatieven zoals de ontwikkeling van de ACEC-site. Tevens gaf deze studie een aantal aanbevelingen voor de afstemming van het ruimtelijk programma op de ontsluitingsinfrastructuur, een verfijning van de ontsluitingsinfrastructuur en het parkeren.

In de MOBER werd tevens de verbinding over het Handelsdok mee onderzocht en de mogelijke effecten.

Het MOBER Oude Dokken concludeerde dat de realisatie van de brug een positief effect heeft op het globale verloop van de verkeersstromen. Zowel op Dok Noord- Dok Zuid als in de Muide wordt een sterke daling van de verkeersstromen vastgesteld. Deze daling gaat ten koste van een grote verkeersdruktestijging op de as Afrikalaan – Koopvaardijlaan (N424). Deze wordt na de realisatie van de Handelsdokverbinding weerhouden als één van de primaire hoofdinvalswegen tussen R4 en R40 (ten noorden van aansluitingspunt) en deel van R40. Deze hogere verkeersintensiteiten zijn conform met het gewenste beleid uit het RSV, PRS en GRS.

Tevens werd de grootte van de verkeersstromen gecalculeerd en werd geconcludeerd dat een 2x2 profiel noodzakelijk was voor de afwikkeling van het verkeer.

De MOBER gaf tevens aan dat de brug enkel het gewenste effect zal opleveren indien ook wegvakken en kruispunten worden heringericht.

#### **f) RUP Oude Dokken**

De stad maakte een RUP op om de eerste fase van het stadsontwerp Oude Dokken te kunnen in uitvoering brengen. Aanvankelijk, bij het concept voorontwerp RUP werd de Handelsdokbrug meegenomen in het gemeentelijk RUP. Gezien de selectie als secundaire weg type III hoort het echter de provincie toe hiervoor een RUP op te maken. Om deze reden werd dan ook een ruime zone uit het plangebied van het RUP Oude Dokken gelaten. Het moest mogelijk blijven om de verschillende tracés voor een verbinding te onderzoeken zonder dat het gemeentelijk RUP hierover uitspraken deed (de exacte positie en uitvoering was immers nog niet gekend).

Uit het aanvullend MOBER opgemaakt naar aanleiding van de Oude Dokken bleek dat het wenselijk was de Handelsdokbrug aan te leggen bij de ontwikkeling van de bestemmingszones Z1k, Z1l en Z1n, tenzij de ontsluiting ter hoogte van het Stapelplein kan worden georganiseerd (ter hoogte van de staart van de file op Dok Zuid richting Dampoort).

#### **g) Plan-MER Oude Dokken**

De milieu-effecten van het RUP Oude Dokken werden onderzocht in een Plan-MER. Het plan-MER maakte mee deel uit van het dossier RUP Oude Dokken. Gezien het voorontwerp van het RUP Oude Dokken aanvankelijk mee een zone opnam met de Handelsdokbrug, werden de effecten van het aanleggen van de brug mee onderzocht in de Plan-MER. Deze effecten werden meegenomen in bijgevoegd verzoek tot raadpleging – screening milieueffecten.

#### **h) Visie op het plangebied**

Vanuit de stad werd onderstaande visie meegegeven aan AWW als randvoorwaarde voor de uitwerking van een nieuwe brug:

#### **Project Oude Dokken**

<b>Nieuw Leven in de Oude Dokken</b>
--------------------------------------

#### **Van oude industriehaven naar moderne stadswijk aan het water**

De komende vijftien tot twintig jaar willen de Stad Gent en het Stadsontwikkelingsbedrijf AG SOB de omgeving van de drie oudste dokken van Gent (Achterdok, Handelsdok en Houtdok) ombouwen tot een nieuw stadsdeel aan het water. Naast 1200 tot 1500 nieuwe woningen, worden er in het gebied, tussen de Dampoort en de wijk Muide, heel wat groene en open plekken, recreatie, kantoren, lokale kleinhandel en publieke voorzieningen, zoals een school, een crèche, een sporthal en een wijkbibliotheek gerealiseerd. Er komen bovendien meer dan 30 ligplaatsen voor woonboten. Met deze ontwikkelingen wil het stadsbestuur tegemoet komen aan de hoge nood aan kwalitatief wonen in de stad Gent. Tegelijk krijgen de bewoners van de omliggende wijken er een aantrekkelijke plek bij om te ontspannen, te winkelen of te werken. Een wateroppervlak van bijna 14 hectare, mooi gerestaureerde kaaivlakken en talrijke verwijzingen naar het industriële verleden van de buurt geven deze omgeving een unieke identiteit. Tegelijk vormt het water vandaag een belangrijke grens



tussen de Oude Dokken en de historische binnenstad. Drie nieuwe voetgangers- en fietsbruggen zorgen voor de perfecte aansluiting. Op deze wijze wordt gestreefd naar een bijkomend bruisend stukje stad.

## Handelsdokbrug

### De Handelsdokbrug is deel van de publieke ruimte in de nieuwe stadswijk

Ruim 10 jaar geleden werd de optie genomen om het tracé van de stadsring te verleggen van Dok Noord en Zuid naar de Afrikalaan. Hiervoor moet de Handelsdokbrug gebouwd worden. Deze keuze laat toe om de nieuwe stadswijk aan de Oude Dokken volwaardig deel te laten zijn van de Gentse binnenstad. Aanvullend is in het Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan geopteerd om de stadsring als een stedelijke ringboulevard te concipiëren. Hierdoor is de stadsring niet alleen een functionele verkeersruimte maar wordt het een volwaardige publieke ruimte die onderdeel is van het stedenbouwkundig weefsel.

Het stadsontwerp, opgemaakt door OMA is volledig op dit uitgangspunt gebaseerd. Het hoogkwalitatief ontwerp voorziet een revitalisering van de vervallen havensite door middel van een nieuwe stedelijke ontwikkeling langs beide zijden van het Handelsdok.

Bruggen voor fietsers en voetgangers en auto's over het Handelsdok zorgen een fysieke link tussen beide oevers.

Via een Open Oproep zijn de drie nieuwe fiets- en voetgangersbruggen geconcipeerd. Twee ervan zijn ondertussen in uitvoering. Uitgangspunt bij het ontwerp was dat zij naadloos zouden aansluiten op de omgevende publieke kaairuimte en aldus volwaardig deel zouden uitmaken van de publieke ruimte in de stadswijk. Zij zijn daarom ook breder dan functioneel en technisch noodzakelijk zodat zij een verblijfsfunctie bovenop het water kunnen opnemen ("balkon" op het water). Door hun lichte constructie en bescheiden vormgeving concurreren ze niet met de beeldbepalende gebouwen (ACEC, SPE centrale, nieuwe landmarks, appartementen, ....) en constructies in de nieuwe stadswijk (blauwe kraan, gele kraan, monumentale kaaimuren, ...).

Ook de Handelsdokbrug voor auto's, fietsers en voetgangers moet deel uitmaken van dit nieuw stadsdeel en zijn publieke ruimte. Een subtiële en bescheiden vormgeving moet zorgen dat de functionaliteiten van deze brug gegarandeerd zijn en dat zij tegelijkertijd als een volwaardige publieke ruimte in de nieuwe stadswijk wordt geconcipeerd.

Concreet staan bij het ontwerp van de Handelsdokbrug en de aansluiting van deze brug op de andere onderdelen van de stadsboulevard de volgende ambities voorop.

- de brug wordt onderdeel van het nieuwe **stadslandschap van de wijk aan de Oude Dokken**; veel aandacht gaat naar **het beeld vanop de kaaien en het water vanuit het noorden** (zicht naar ACEC, blauwe kraan, SPE centrale, de drie andere bruggen, de parken, ...) en **vanuit het zuiden** (zicht op de betoncentrale en gele kraan, de parken, de gebouwen en de landmark aan het Houtdok, ...)
- vanop de brug **beleeft de fietser, voetganger en de automobilist de aanwezigheid van een nieuw stuk stad**; bepaalde zichtlijnen zijn cruciaal: het watervlak met de woonboten, de markante gebouwen, constructies en parken , ....
- de brug staat ook in **landschappelijke samenhang met de andere voetgangers- en fietsersbruggen**; deze nieuwe brug hoeft niet te concurreren met de drie andere, haar functies is immers ruimer; integendeel zij **sluit goed aan bij de architectuurtaal en de omgeving van de drie andere bruggen**.

- de brug zoekt ook **samenhang met de grote publieke ruimtes aan het Handelsdok** met name
  - o de **parkzone “Handelsdok”** die met zijn betoncentrale en gele kraan ook een evenementeel karakter zal hebben en onder de Handelsdokbrug aansluit bij de publieke ruimte aan het water bij nieuwe woon- en kantoorbebouwing.
  - o het **brede kaaivlak aan beide oevers** waarop nagenoeg geen auto's op voorkomen en vooral als een rustige verblijfsruimte aan het water zal ervaren worden (cf Gras- en Korenlei).
  - o de **beeldbepalende constructies op de kaaivlakken** met ieder een eigen recreatieve functie (blauwe kraan, grindbakken zijde ACEC, ...)
  - o de **ruimtes rond en onder de brug**. Het is daarbij nodig om de openheid en de continuïteit van beide kaairuimtes te respecteren ter hoogte van de brug zodat er geen onderbrekende landhoofden voorzien worden.
  
- de brug **maakt deel uit van de stadsboulevard** met daarin de Afrikalaan en het Neuseplein; deze gehele sectie van de stadsboulevard van Nieuwevaart tot Dampoort moet als dusdanig gelezen en ervaren kunnen worden. Het ontwerpen van de juiste schaal, typologie en vormgeving van de aansluitingen op Afrikalaan en het Neuseplein wordt dan ook een uitdaging.
  
- de inplanting en de vormgeving van de brug zorgt dat **het omgevende stadsweefsel kan blijven functioneren en zich kan vernieuwen**. Deze locaties komen immers aan de stadsboulevard te liggen (de nieuwe stedelijke ontwikkeling op de ACEC site, aan de Muidepoort met de Gentse Metaalwerken, ... en de bedrijven Triferto, Christeyns, De Swaef en de nieuwe ontwikkelingen aan de Afrikalaan ...). Daarom is er aandacht nodig voor de voetgangers-en fietsersverbinding op de brug zelf (dubbelrichtings), voor de nieuwe tramlijn langs Muidepoort en Dok-Noord en voor de scheepvaart op het water (woonboten, commerciële boten en bevoorrading SPE)

## i) Startnota AWW Handelsdokbrug<sup>1</sup>

### Inleiding

Een vertaling van bovenstaande visie voor de Handelsdokbrug gebeurde in een ontwerp van startnota voor de brug. Deze nota is in opmaak. Binnen het voortraject voor de startnota is reeds studiewerk verricht met ontwerpend onderzoek naar de inpassing van de brug en een afweging van verschillende alternatieven, dit als input voor het PRUP voor de Handelsdokbrug. Binnen dit onderzoek is gezocht naar de inpassing van de brug in zijn omgeving. De wijze waarop deze inpassing gebeurt heeft invloed op de aanliggende buurten en is bepalend voor de ontwikkeling van de omliggende wijken.

Er werden vanuit 4 niveaus naar het projectgebied gekeken en een visie opgemaakt die vertaald werd naar inrichtingsprincipes voor de brug:

#### 1. De brug als stadsboulevard

##### *Visie*

De brug maakt deel uit van de R40, de stadsring rond Gent. Er wordt gestreeft naar een stadsboulevardkarakter voor deze stadring. Ook de deelruimte van de Handelsdokbrug moet zich invoegen in het beeld van “stadsboulevard”. De brug moet het huidige stadsboulevard karakter van de Muide over het water trekken naar het nieuwe stadsdeel.

##### *Inrichtingsprincipes*

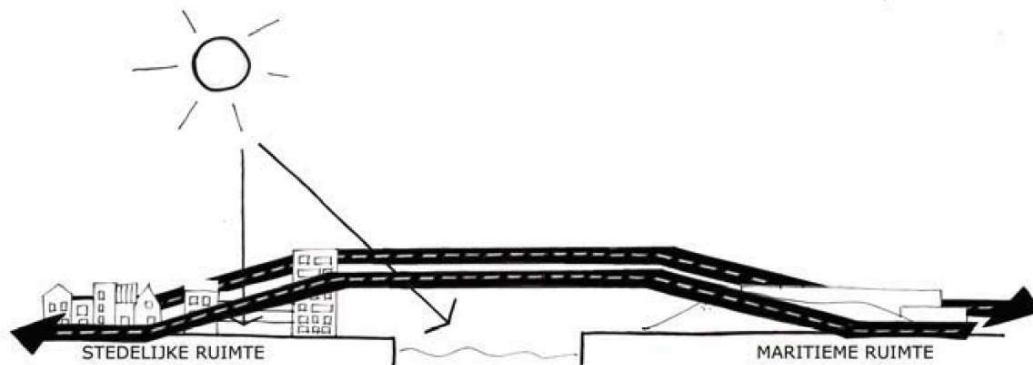
Vanuit bovenstaande visie wordt gekozen voor het doortrekken van het bestaande wegprofiel van de stadboulevard. Op deze wijze wordt het boulevard-karakter continu

---

<sup>1</sup> Bron: ARCADIS Belgium nv, studies in kader van opmaak startnota

aangehouden, is er de minste schaduwwerking op publieke ruimtes onder de brug en blijft contact met het water behouden bij het rijden op de brug. Er wordt gekozen om de breedte van 6m (nodig in de stedelijke deelruimte voor de trambedding) aan te houden over het volledige projectgebied.

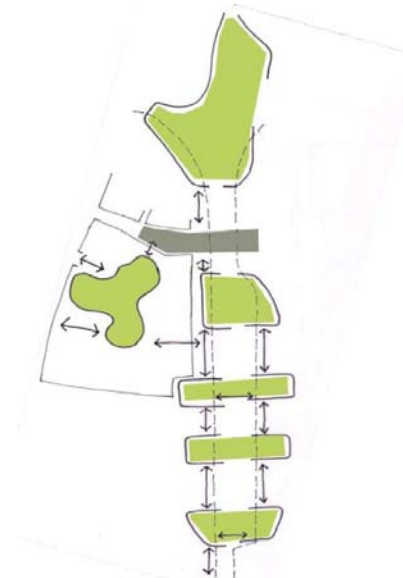
Langs deze stadsring wordt de continuïteit voor fietsers behouden. Waar mogelijk wordt de fietsroute losgemaakt van het autoverkeer.



## 2. De brug als landschap-deel van parkstructuur Oude Dokken.

### Visie

De brug maakt deel uit van een groter geheel. Rondom de brug is een nieuw stadsdeel gepland. De brug voegt zich in het plan van de Oude Dokken in. Als infrastrukturelement bepaalt de brug het publiek domein op, onder en naast haar. Zo vormt de brug met haar omgeving een heel specifiek "infrastructuurlandschap" dat onderdeel vormt van de ritmiek van de groenstructuur van het masterplan en rup Oude Dokken. Bij het ontwerp van de brug en het openbaar domein langsheen haar traject zal dan ook de nodige aandacht worden geschonken aan de beeldkwaliteit en de landschappelijkheid van de infrastructuur. Net als de parken moet de brug twee waterkanten met elkaar verbinden, over het dok heen. Om de eenheid van het openbaar domein over het water heen te versterken, worden de beide waterkanten en kades daarom op een gelijkwaardige manier vormgegeven.



### Inrichtingsprincipes

Deze visie vertaald zich in de vorm van het wegtracé: er wordt geopteerd om het tracé recht over het water te laten gaan, met genoeg afstand van de bebouwing aan beide 'waterkanten':

Er zijn vier mogelijke wijzen waarop het tracé van de brug en de aanknooppunten kunnen geconcipeerd worden: een recht-recht, een recht-gebogen, een gebogen-recht of gebogen-gebogen tracé.

Bij een recht-recht tracé komen de woningen aan de Muidelaan heel dicht tegen de brug te liggen. Aan de maritieme zijde komt dit tracé heel dicht tegen de geplande nieuwbouw van Christeyns te liggen en is fietsverkeer langs de zuidkant niet mogelijk. Ook bij het recht-gebogen tracé liggen de woningen aan de Muidelaan heel dicht tegen de brug. Aan de maritieme zijde ligt het tracé in het midden van de beschikbare ruimte.

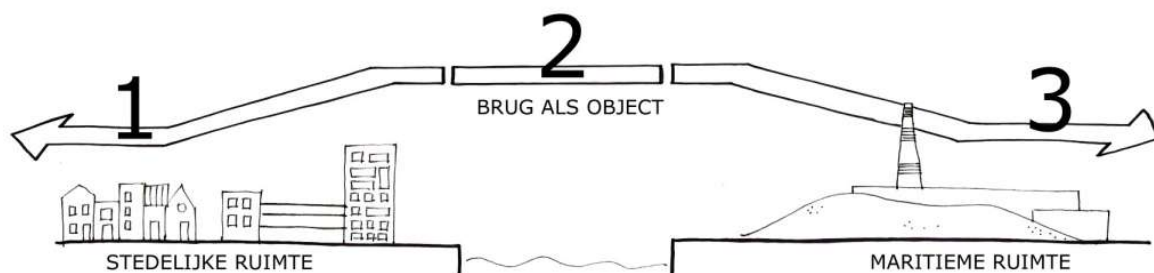
Het gebogen-recht tracé komt in de stedelijke ruimte in het midden terecht. Ook aan maritieme kant ligt de brug in het midden. Op die manier ontstaan bij dit tracé aan beide zijden van de brug ruimten van gelijkaardige schaal. Het gebogen-gebogen tracé komt aan maritieme zijde meer noordelijker uit en zorgt ook hier voor ongelijke ruimten. Er wordt gekozen voor het gebogen-recht tracé. Met het gebogen-recht tracé dwarsst de brug het dok ook 'loodrecht', waarmee de brug aansluit bij de voetgangersbruggen die ook loodrecht op het dok worden ingepland.



### 3. De brug als traject

#### Visie

Op een kleiner schaalniveau wordt de brug ook ervaren als een traject. Wie de R40 afrijdt (als fietser of automobilist) doorloopt ter hoogte van het projectgebied een traject van 3 verschillende deelruimtes: een stedelijke en een maritieme waterkant, gescheiden door het dok zelf.



De bestaande identiteiten van de verschillende deelruimtes worden bij de aanleg van de brugomgeving verder versterkt. De inpassing van de brug schikt zich naar deze drie verschillende contexten. Zowel automobilist, fietser als voetganger moeten het verschillend karakter van de drie omgevingen ervaren wanneer ze het traject van de brug aflopen.

#### De stedelijke ruimte

De stedelijke kant wordt gekenmerkt door bestaand kleinschalig stadswefsel. Hierbinnen worden nieuwe stedelijke ontwikkelingen gepland (op de ACEC-site zijn een aantal commerciële functies gepland, de tram wordt doorgetrokken langs Dok-Noord, ...). De stadsring heeft hier het karakter van een stadsboulevard. Gezien de visie voor de Oude Dokken is het streven naar de realisatie van een kwalitatieve publieke ruimte onder de brug in relatie met de kade hier ook een randvoorwaarde.

#### Het dok

In de deelruimte van het dok functioneert de kade als publieke ruimte. Randvoorwaarden zijn hier de continuïteit van het publiek domein aan het water realiseren (kaaivlakken vrijwaren) en de voeling met het water en het 'haven'-karakter behouden.

#### Het maritieme-industriële landschap

Aan de maritieme kant wordt het oud industrieel landschap een infrastructuurlandschap. Aandacht moet hier gaan naar de aansluiting op het park ten zuiden van het plangebied, de bestaande industrie en de nieuwe kantoor- en woonontwikkelingen.

#### *Inrichtingsprincipes*

Bij de inplanting van de infrastructuur en inrichting van de infrastructuuromgeving moet ingespeeld worden op de identiteit van de verschillende deelruimten.

Concreet zijn aan de stedelijke kant de wijze van aansluiten van de ACEC-site, het tracé van de tram en fietsbruggen en de visie voor de kaaien belangrijke randvoorwaarden die een naarmate een ander tracé voor de brug wordt gekozen, op een andere wijze opgelost worden.

Aan de maritieme zijde zijn het Handelsdokpark uit het RUP Oude dokken en continuïteit van de kaaien belangrijke randvoorwaarden. Tevens wordt gezocht om voldoende ruimte te voorzien voor het leefbaar houden van de economische activiteiten. Voor de aansluiting van de R40 op de N424 wordt gekozen voor een lichtengeregeld kruispunt.



#### 4. De brug als object

##### *Visie*

De Handelsdokbrug wordt één van de bruggen over de oude dokken. De vormgeving van de brug moet zich dan ook inpassen in het bestaande “bruggenlandschap”. Over de oude dokken worden op vandaag 3 fietsersbruggen aangelegd. De Handelsdokbrug schikt zich naast de andere bruggen over het dokken volgt de ritmiek van bruggen. Zoals de voetgangersbruggen gekoppeld zijn aan de parken is ook de Handelsdokbrug aan beide zijden van het dok gekoppeld aan haar omgeving. De brug schrijft zich in in het landschap en maakt het zowel passant, bewoner als automobilist mogelijk om de identiteit van de plekken te



beleven. De stedelijke en maritieme zijde worden met elkaar verbonden maar behouden elk een ander karakter, de brug speelt hierop in bij de vormgeving van de landhoofden.

De Handelsdokbrug volgt de ritmiek van het “bruggenlandschap”, maar heeft tegelijk een totaal andere schaal dan de voetgangersbruggen. Een sobere en eenvoudige vormgeving moet de impact van het segment “brug” minimaal houden. Zo kan de brug, ondanks haar schaal, toch voorkomen een blikvanger te worden. Er wordt gestreefd naar een hoogwaardig ontwerp net in zijn eenvoud.

De Handelsdokbrug mag de voeling met het water en de dynamiek van de publieke ruimte op de kaaivlakken niet verstoren. Pijlers mogen zo weinig mogelijk visueel afsluiten in de langsrichting om de continuïteit van het publiek domein langs het water niet te doorbreken. De eventuele nieuwe publieke ruimte onder de brug wordt kwalitatief ingericht en versterkt de connectie met het water.

##### *Inrichtingsprincipes*

De vormgeving van de brug is sec, een hoogwaardig ontwerp door eenvoud.

##### **Varianten voor het PRUP**

Aan de hand van bovenstaande principes zijn naargelang de keuze van het vaarvenster of beweegbare brug een aantal varianten voor de brug mogelijk. De keuze van het vaarvenster bepaalt de wijze waarop de stedelijke en maritieme zijde kunnen aansluiten en heeft bepaalde consequenties naar ruimte-inname.

Vanuit W&Z werd aangegeven dat er rekening moet gehouden worden met een doorvaarthoogte van 7m voor de brug. De reden die hiervoor wordt aangegeven is de mogelijkheid tot bereiken van het Handelsdok voor cruiseschepen en de classificatie van het dok als economische vaartroute. Deze stroken niet met de beleidsbeslissingen bij het project Oude Dokken om de economische activiteiten af te bouwen en is er evenmin ruimte voorzien in het RUP voor het aanmeren van cruiseschepen. Het lijkt geen efficiënte locatie voor cruiseschepen (indien dergelijke schepen tot aan het dok dienen te varen zal er aanzienlijk tijdsverlies zijn ter hoogte van andere bruggen). Er werden onderhandelingen gestart met het

bedrijf waarvoor volgens W&Z een vaarvenster van 7m noodzakelijk bleef. Uit het overleg bleek dat voor dit bedrijf een vaarvenster van 4.80m (zoals de verschillende omliggende bruggen in het Gentse) voldoende is.

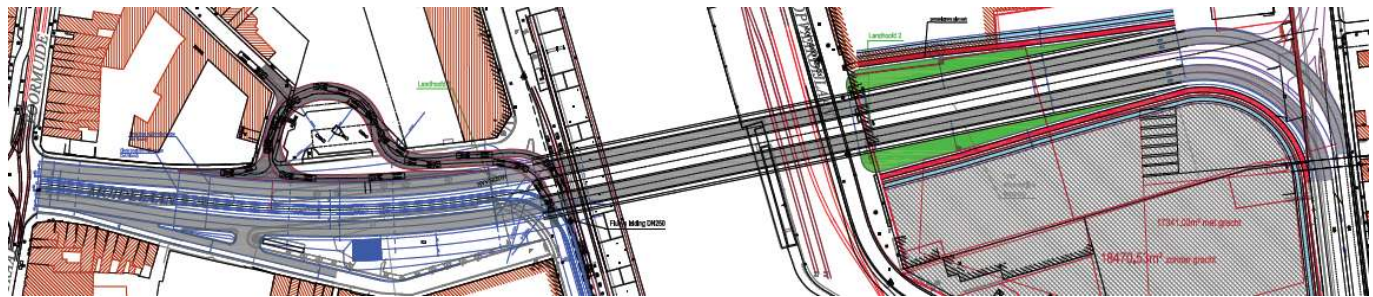
*Variante 1: vaarvenster van minimum 7m hoog*

Het overbruggen van de Koopvaardijlaan om de continuïteit langs de kaaien te voorzien en het voorzien van de tram centraal in de weg en brug zorgt voor 2 dwangpunten die de aanzethoogten van de brug bepalen.

Er zijn twee subvariantes mogelijk:

**Variante 1a:** een brug met stijgingspercentage 5%, met fietspaden aan de brug. Deze brug zet aan net iets voorbij het huidige kruispunt van de Muidelaan met de Sassevaartstraat. De ontsluiting van ACEC (de helling die dit verkeer moet nemen om vervolgens op de brug te geraken is te zwaar voor opleggers, tevens is de ontsluiting voor fietsers niet ideaal) kan in deze variant niet via de Sassevaart of R40 verlopen.

**Variante 1b:** Een brug met stijgingspercentage 6% met aparte fietsbrug. Door de grotere hellingsgraad kan deze brug vroeger landen en is ontsluiting van ACEC via Sassevaart of R40 wel mogelijk. De ontsluiting van ACEC kan worden geregeld via de Sassevaartstraat naar Dok-Noord, vervolgens via een parallelweg en “op-en afrittencomplex” op de ring te regelen. Een dergelijke ontsluiting staat niet in verhouding tot de selectie van de R40 als secundaire type III en de visie als “stedelijke ringboulevard”. Gezien de zware ontsluiting wordt deze variante niet verder meegenomen als alternatief.



Tracé variant 1b

*Variante 2: vaarvenster 4.80m hoog op 35m breed*

Een alternatief is het verlagen van het vaarvenster, op gelijke hoogte met de andere bruggen voor gemotoriseerd verkeer in de buurt.

In dit alternatief kan de tram ten zuiden van de brug worden gelegd. De ontsluiting van ACEC kan via de Sassevaartstraat, het fietspad langs de R40 wordt aan de brug gelegd. De fietsverbinding langs Dok-Noord kan in deze variant enkel gerealiseerd worden via de bodem van de grindbakken. Een verbinding op het niveau van de kaaien is niet mogelijk. Het uiteindelijke toekomstige fietsparcours moet nog verder in detail op kaart worden gebracht. De aansluiting op de N424 gebeurt met een verkeerslichtengeregeld kruispunt.

De wijze waarop de brug de Koopvaardijlaan kruist, kan in deze variant nog op verschillende wijzen. Hierdoor zijn er vier subvarianten:

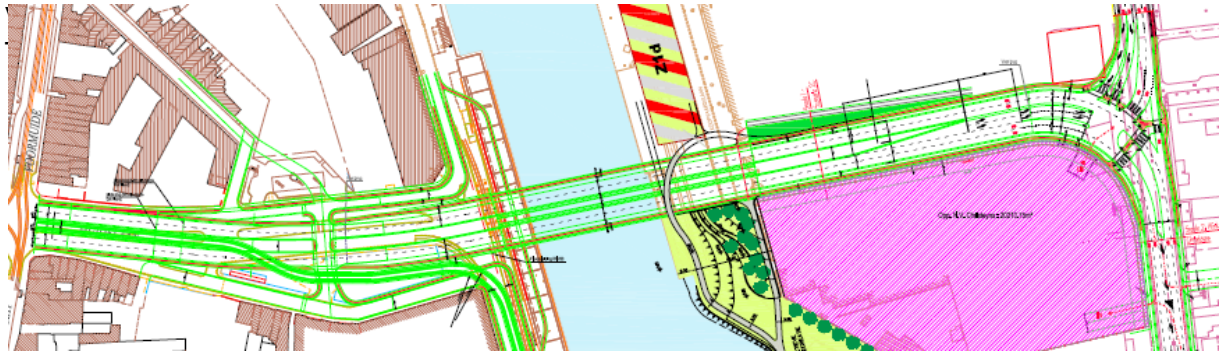
**Variante 2a:** de Koopvaardijlaan wordt geknipt

**Variante 2b:** de Koopvaardijlaan wordt verlaagd.

**Variante 2c:** de brug wordt doorgetrokken over de Koopvaardijlaan

**Variante 2d:** de brug wordt beëindigd voor de Koopvaardijlaan. Dit kan enkel door het vaarvenster terug te brengen tot 19m en te verplaatsen in de richting van de stedelijke zijde.

Gezien de vraag naar een vaarvenster van 7m wordt ook het alternatief waarbij deze brug beweegbaar is meegenomen om ook jachten toe te laten. Verwacht wordt dat een beweegbare brug op hoogte 4m80 slechts occasioneel moet opengaan, en dat het effect op de doorstroming op de secundaire weg hierdoor beperkt is.

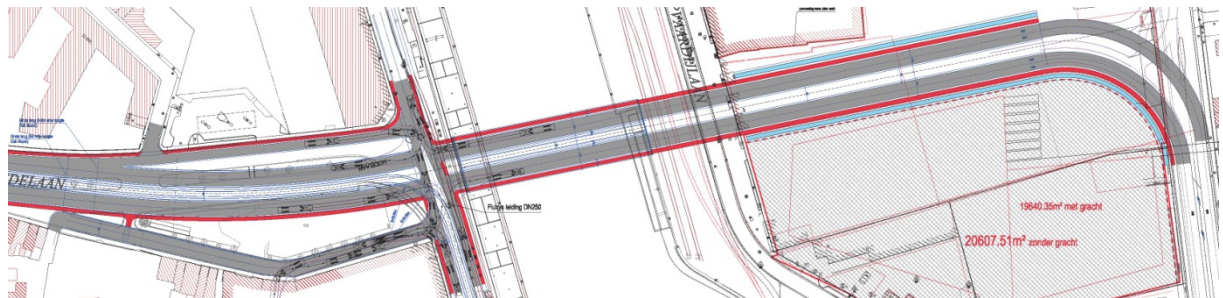


tracé variant 2

**Variante 3: beweegbare brug op maaiveldniveau**

Indien gekozen wordt voor een volledig beweegbare brug heeft dit als consequentie dat zowel aan de stedelijke als de maritieme zijde de R40 het langzaam verkeer langs de kaaien onderbreekt. De Koopvaardijlaan wordt gelijkvloers gekruist, in dit geval zijn verkeerslichten noodzakelijk.

Deze variant is strijdig met de visie om de continuïteit langs de Oude Dokken te waarborgen. Tevens is deze niet wenselijk omwille van de verkeersonderbreking bij het openstaan van de brug. Tevens betekent dit alternatief een aanzienlijke meerkost. Gezien deze nadelen wordt dit alternatief niet verder meegenomen.

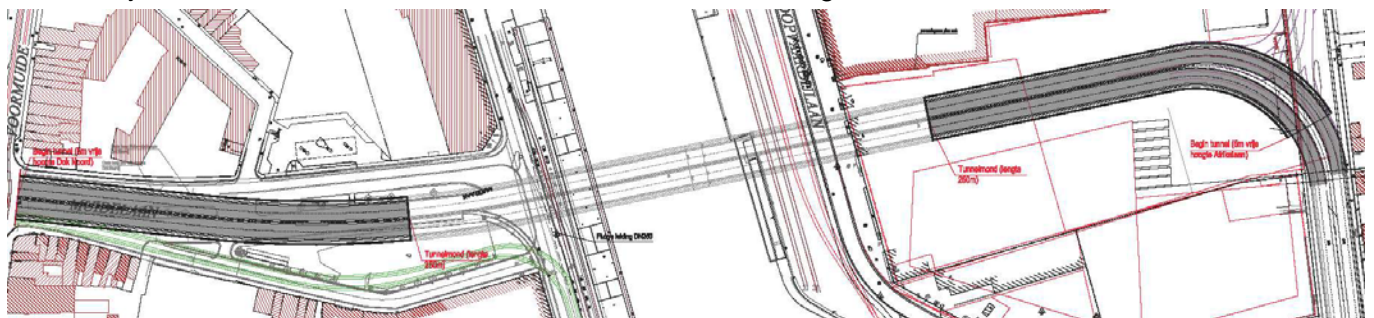


tracé variant 3

**Variante 4: tunnel**

Een bijkomende variant is een tunnel. Bij een tunnel gaat het verkeer van de R40 onder Dok-Noord en Koopvaardijlaan. Dit betekent dat de recreatieve assen langs deze wegen behouden blijven met dit alternatief. De aansluitingen met andere wegen is met dit alternatief niet evident. Aan de stedelijke zijde is de directe aansluiting van lokale wegen op de R40 niet mogelijk, de ontsluiting van ACEC moet via Dok-Noord of de Salvatorstraat verlopen. Aan maritieme zijde is de wegenis pas op maaiveldniveau in de Afrikalaan, wat de aansluiting met de N424 moeilijk maakt. Er is onvoldoende ruimte voor een trambedding, deze zal langs Dok-Noord moeten komen. Bijkomend aan de tunnel zal nog een fietsersbrug voorzien moeten worden.

Gezien de moeilijke inpassing in het bestaand (en toekomstig) stedelijk en maritiem weefsel, en de bijkomende kosten wordt dit alternatief niet verder meegenomen.



tracé variant 4



Het bestuderen van bovenstaande varianten leidde tot een aantal alternatieven voor de realisatie van de brug. Er wordt gekozen voor variant 2, met mogelijkheid van een beweegbaar deel, om tegemoet te komen aan de vraag naar een ruimer vaarvenster. Deze variant wordt verder in detail uitgetekend door AWW. De contouren van het RUP werden bepaald aan de hand van deze variant.

#### **j) Screening – onderzoek tot m.e.r.**

De screening (zie bijlage) baseerde zich op het reeds goedgekeurd planMER voor het RUP Oude Dokken. Hierin werden de milieu-effecten voor de Handelsdokbrug onderzocht. Er werd een onderscheid gemaakt tussen de milieu-effecten die gevolgen hebben naar verdere project en vergunningenniveau en de effecten die gevolgen hebben op plan/RUPniveau.

Uit de screening blijkt dat er mogelijks nog archeologische sporen te vinden zijn in de ondergrond. Het PRS stelt dat het aanbeveling verdient dat er maatregelen getroffen worden om over te gaan tot inventarisatie en onderzoek van dit erfgoed voor de 'vernietiging' aangevat wordt. Voor de verdere archeologische aanpak van het gebied gebeuren in de geest van het PRS dan ook voorafgaand aan de ontwikkeling een archeologisch vooronderzoek en indien nodig preventieve archeologische opgravingen:

- Archeologisch vooronderzoek

Het vooronderzoek bestaat uit een proefsleuvenonderzoek op de gehele zone van het RUP. Het vooronderzoek wordt verricht met een systeem van doorlopende sleuven of alternerende sleuven van één kraanbak (2m) breed, waarbij 10 % van het terrein afgegraven wordt. Deze methode van vooronderzoek laat een snelle evaluatie van de terreinen toe (minstens 1 ha/dag). Het afgraven wordt uitgevoerd met een kraan met platte bak, onder toezicht van een archeoloog en tot op de diepte bepaald door de archeoloog.

- Archeologische opgravingen

Op de eventueel aanwezige archeologisch waardevolle zones, geïdentificeerd door het vooronderzoek, worden preventieve archeologische opgravingen uitgevoerd, voorafgaand aan de ontwikkeling. Hierdoor wordt het terrein ontdaan van de archeologische informatie en kan het archeologievrij afgeleverd worden op het moment van de inrichting.

Dergelijk archeologisch vooronderzoek dient om de potentieel waardevolle zones te identificeren, voorafgaand aan de ontwikkeling. Het doel van dit onderzoek is te vermijden dat op het moment van de bouw of inrichting wordt vastgesteld dat er zich waardevolle archeologische sporen in de ondergrond bevinden waardoor de werken moeten worden uitgesteld tot na de opgravingen. Dit bespaart zowel tijd als geld.

Dit wordt verder doorvertaald naar de voorschriften.

Uit de planMER blijkt dat de visuele beleving van de brug een effect kan hebben. In het PRUP werden verordenende voorschriften opgenomen naar de zichtrelaties om potentiële aanzienlijke effecten op het landschap en bouwkundig erfgoed te vermijden.

De planMER stelde dat ter hoogte van de geplande Handelsdokbrug het omgevingsgeluid tot op 50 m parallel met deze brug kon stijgen. Ter hoogte van de gevels aan de zuidzijde van de geplande woonzones ten noorden van de brug zullen geluidsniveaus van meer dan 65 dB(A) voorkomen. Om de stijging van het omgevingsgeluid langsheen deze Handelsdokbrug te verminderen zijn een aantal maatregelen mogelijk (pas te concretiseren in projectfase wanneer de exacte ligging van de brug vastligt). Bij verder concreet ontwerp van de brug zal hier voldoende aandacht aan besteed moeten worden om dit effect te milderen. Het PRUP bevat verordenende bepalingen om deze effecten te vermijden. Dit dient verder geconcretiseerd te worden op projectniveau en valt onder de verantwoordelijkheid van de bouwheer en beheerder van de weg.

Uit het onderzoek naar mogelijke aanzienlijk negatieve milieueffecten blijkt verder dat het plan aanleiding kan geven tot effecten die op projectniveau kunnen en moeten ondervangen worden (effecten op grondwater door ondergrondse constructies, aansluitpunten op Voormuide, ACEC-site en Afrikalaan, geluidsmaatregelen, doorvaarthoogte van de brug, landschappelijke integratie en zichtrelaties). Deze worden verder meegenomen door AWW bij de verdere uitwerking van de brug. Het RUP neemt naar aanleiding van de screening die zaken op die in de voorschriften kunnen vertaald worden (archeologie, geluidsimpact, landschappelijke impact). Op projectniveau zal onderzocht worden hoe dit verder wordt uitgewerkt.

#### **k) Watertoets**

In de screening werd het effect op water onderzocht. Hieruit werd besloten dat het ruimtelijke uitvoeringsplan geen aanleiding geeft tot permanente aanzienlijke effecten op het watersysteem die op planniveau dienen ondervangen te worden.

De stedenbouwkundige vergunningsaanvragen moeten op projectniveau de nodige informatie bevatten om aan te tonen hoe eventuele betekenisvolle tijdelijke en permanente effecten concreet zullen vermeden worden. De aanvraag zal moeten voldoen aan de bestaande geldende sectorale regelgeving m.b.t. waterbeleid.

## **V. Doelstelling RUP**

Bedoeling is een verbinding mogelijk te maken tussen de Muidelaan en de Afrikalaan, zodat een deel van de R40 ten oosten van de dokken komt te liggen. Dit komt de verkeersleefbaarheid van Dok-Noord, Dok-Zuid en de woonzones aan de rand van de stadsring ten goede. Tevens wordt hiermee het knooppunt Damppoort en de wijk Muide-Meulestede deels ontlast van verkeer in relatie tot R4.

Met het RUP wordt de maximumcontour vastgelegd waarbinnen deze verbinding kan worden aangelegd. Deze contour is zodanig dat de Handelsdokbrug, de aanhorigheden zoals taluds, de noodzakelijke aansluitingen om het stedelijk weefsel te ontsluiten, de fiets-en tramverbindingen en de aansluiting met de N424 kunnen gerealiseerd worden.

### **Grafisch plan**

Het RUP voorziet in de noodzakelijke herbestemming: een zone waarbinnen de gekozen variante voor de Handelsdokbrug kan gerealiseerd worden.

Over het water wordt de volledige reservatiestrook uit het gewestplan opgenomen. Hierdoor sluit het RUP aan op het gemeentelijk RUP Oude Dokken, er blijven er geen “restzones” over.

Met het RUP wordt dus niet enkel de secundaire weg ingekleurd. Ook de ruimte erbuiten (kaaien, lokale wegenis, park,..) worden gevat met dit RUP. Al deze functies (ook de secundaire weg type III) behoren echter tot de publieke ruimte, conform de visie voor de weg en het projectgebieden. Om deze reden wordt gekozen voor een algemeen voorschrift “zone voor publieke ruimte” voor het plangebied.

## **VI. Voorschriften die strijdig zijn met het provinciaal RUP**

Overeenkomstig art. 2.2.2 §1, 5° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bevat een RUP in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het RUP en die opgeheven worden.

Op dit ogenblik gelden er voor het plangebied voorschriften afkomstig van het gewestplan, BPA's en een gemeentelijk RUP. Al deze voorschriften, voor zover deze vallen binnen de begrenzing van het huidig PRUP, worden opgeheven door de nieuwe voorschriften van het nieuwe PRUP.

Voor het gewestplan zijn dit volgende gebieden:

- Woongebieden met cultureel, historische en/of esthetische waarde
- Reservatiegebied
- Industriegebied
- Bestaande waterwegen

Voor het BPA Afrikalaan is dit volgende zone:

- Zone voor wegen

Voor het BPA Voormuide zijn dit volgende zones:

- Zone voor wegen
- Zone voor bedrijfsterrein
- Zone voor niet-hinderlijke kleine en middelgrote bedrijven

Voor het RUP ACEC is dit volgende zone:

- Zone voor wegen (Z5)

## **VII. Overzicht planbaten, planschade, kapitaalschade- en gebruikerscompensatie**

In uitvoering van art. 2.2.2, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dient een RUP een register van percelen te bevatten waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie betreffende het grond- en pandendecreet of een

gebruikerscompensatie uit het decreet van 27 maart 2009 houdende de vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut.

In het kader van deze planopmaak moet er geen onderzoek verricht worden naar de eigendomsstructuur van de betreffende percelen, noch naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen of uitzonderingsgronden inzake de bovengenoemde vergoedingsregelingen. Dit register moet enkel de kadastrale percelen aanwijzen waarvan de bestemmingswijzigingen mogelijks aanleiding kunnen geven tot een bepaalde vergoedingsregeling.

Planbaten ontstaan wanneer een in werking getreden RUP op een perceel één of meer van de bestemmingswijzigingen doorvoert.

Planschade ontstaat wanneer, op basis van een in werking getreden RUP, een perceel niet meer in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen, terwijl het de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat definitieve plan wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen. Bovendien moet aan volgende criteria samen worden voldaan op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van het definitieve plan:

1<sup>e</sup> het perceel moet gelegen zijn aan een voldoende uitgeruste weg;

2<sup>e</sup> het perceel moet stedenbouwkundig en bouwtechnisch voor bebouwing in aanmerking komen;

3<sup>e</sup> het perceel moet gelegen zijn binnen een bebouwbare zone, zoals bepaald in een plan van aanleg of een RUP;


4<sup>e</sup> enkel de eerste 50m vanaf de rooilijn komt in aanmerking voor planschade.

Kapitaalschadecompensatie ontstaat wanneer een RUP een zone die onder de categorie van de gebiedsaanduiding “landbouw” valt, omzet naar een zone die onder de categorie van de gebiedsaanduiding “reservaat en natuur”, “bos”, of “overig groen” valt.

Gebruikerscompensatie ontstaat wanneer er gebruikersschade ontstaat door een bestemmingswijziging of overdruk ingevolge de inwerkingtreding van een RUP. Deze bestemmingswijziging betreft een omzetting van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “landbouw” valt naar een zone die onder de categorie van de gebiedsaanduiding “natuur”, “bos” of “overig groen” valt.

Het RUP heeft geen aanleiding tot kapitaalschadecompensatie of gebruikerscompensatie. Er is wel mogelijks planschade. Op bijgevoegde kaart VII.1 zijn de percelen aangeduid die hiervoor mogelijks in aanmerking komen. Er zal verder onderzocht moeten worden of de percelen voldoen aan de hierboven vermelde criteria.

## 2 Stedenbouwkundige voorschriften

Verordenend voorschrift : categorie "lijninfrastructuur"	Toelichting
 <p><u>Zone voor publieke ruimte</u> Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets- en voetpaden, bovengrondse en ondergrondse leidingen en nutsvoorzieningen, water en- spoorinfrastructuur.</p> <p>In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuren, wegen-, spoor- en waterweginfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>De inrichting is afgestemd op de functie als secundaire weg type III. De delen die niet deel uitmaken van de secundaire weg worden ingericht als publieke ruimte. Hieronder wordt de stedelijke ruimte verstaan, waaronder ook kaaien, park, recreatieve infrastructuur, fietsverbindingen, lokale wegenis, waterweg,... met hun aanhorigheden. Ook onder de brug zijn deze functies mogelijk. Hiernaast zijn ook reliëfwijzigingen i.f.v. de inrichting van de publieke ruimte toegelaten.</p> <p>Bij de concrete uitwerking van de brug en weginfrastructuur dienen geluidsmilderende maatregelen (bijvoorbeeld aanleg fluisterasfalt) genomen om een aanvaardbaar geluidsklimaat te kunnen waarborgen voor de (toekomstige) omwonenden.</p>	<p>Het RUP grenst aan het plan voor de Oude Dokken. Hiermee heeft de stad de intentie een nieuwe stadswijk te creëren, die functioneert binnen een nieuwe stedelijke ruimte die bestaat uit kaaien, park, fietsverbindingen, recreatieve infrastructuur zoals een skatepark, sportvoorzieningen, ... bedoeling van dit voorschrift is de delen die niet als secundaire weg worden ingericht te laten aansluiten bij de omliggende stedelijke ruimte uit het plan voor de Oude Dokken.</p> <p>Uit de screening blijkt dat om de impact van de brug naar landschap en geluid toe te milderen het noodzakelijk is hiermee rekening te houden bij de realisatie van de brug. Bij een verdere concrete</p>

Het realiseren van gesloten bouwwanden langsheen het water wordt zoveel als mogelijk beperkt zodat de relatie tussen het water en de huidige omgeving maximaal tot zijn recht kan komen.

De visuele relatie tussen de oostelijke en westelijke zijde dient te worden gewaarborgd en de zichtrelatie over het water moet gegarandeerd blijven in noord-zuidelijke zin met aandacht voor effecten op bouwkundig erfgoed (zoals de zichten op de blauwe en gele kraan).

Indien een goede landschappelijke inpassing mogelijk is kunnen geluidsschermen op de brug worden voorzien.

Voorafgaand aan de ontwikkeling van het gebied, wordt met het oog op het identificeren van de potentieel waardevolle zones, een archeologisch detectieonderzoek uitgevoerd. Dit detectieonderzoek wordt verricht aan de hand van boringen en proefsleuven, die op statistisch relevante wijze verspreid worden over de gehele zone, waarbij 10% van de grondoppervlakte effectief verkend wordt. Bij aanwezigheid van archeologische sporen worden op de zones die als archeologisch waardevol worden aangeduid, bijkomende archeologische opgravingen uitgevoerd.

uitwerking van de startnota van AWV zal hier rekening mee moeten gehouden worden.

