

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave.....	1
kaarten.....	2
BIJLAGE.....	2
1. Inleiding.....	3
1.1. Historiek.....	3
1.2. Juridische basis.....	5
1.3. Projectbureau Gentse Kanaalzone.....	6
1.4. Landinrichtingsproject Gentse Kanaalzone – Koppelingsgebieden, fase 1.....	6
2. Situering.....	9
3. Lopende, geprogrammeerde of gewenste projecten op vlak van inrichting en beheer.....	11
3.1. Uitbouw en optimalisering van bedrijventerreinen en economische zones in de Gentse Kanaalzone.....	11
3.2. Stimulering van de leefbaarheid van dorpen en woonwijken en verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen.....	12
3.3. Infrastructuur en mobiliteit.....	13
3.4. Landschappelijke en ecologische structuur en beeld.....	14
3.5. Milieukwaliteiten.....	16
3.6. Recreatie.....	16
4. Vraaggestuurde projecten om landinrichting als ondersteunend instrument in te zetten.....	17
5. Inrichtingsprojecten landinrichting.....	18
5.1. Desteldonk noord en zuid.....	19
5.2. Rieme zuid en Doornzele noord.....	21
5.3. Langerbrugge zuid.....	23
5.4. Doornzele Kanaalzijde.....	24
5.5. Rieme oost.....	25
5.6. Sint-Kruis-Winkel zuid.....	26
5.7. Klein Rusland oost.....	28
5.8. Rieme noord.....	29
5.9. Overige koppelingsgebieden (Kaarten 12 t.e.m.15).....	29
6. Meerwaarde van landinrichting.....	30
6.1. Landinrichting als uitvoeringsinstrument.....	30
6.2. Verschillende interagerende functies en verantwoordelijkheden.....	30
6.3. Geactualiseerde procedure.....	31
7. Toetsing van de gewenste projecten aan kwaliteitscriteria en beleidsdoelstellingen van de	

Vlaamse Regering.....	32
7.1. Vlaams Regeerakkoord 2004	32
7.2. Beleidsnota's 2004–2009.....	34
7.2.1. Beleidsnota openbare werken.....	34
7.2.2. Beleidsnota leefmilieu en natuur	34
7.2.3. Beleidsnota landbouw, zeevisserij en plattelandsbeleid	36
7.2.4. Beleidsnota publiek-private samenwerking in Vlaanderen	36
7.2.5. Beleidsnota economie, ondernemen, wetenschap, innovatie en buitenlandse handel.....	37
7.2.6. Beleidsnota ruimtelijke ordening en monumenten & landschappen	37
7.3. Ruimtelijke ordening	38
7.4. Milieubeleidsplannen	40
8. Prioriteitenstelling en financiering	41

KAARTEN

- Kaart 1 : Situering Gentse Kanaalzone
- Kaart 2 : Situering Koppelingsgebieden
- Kaart 3 : Koppelingsgebieden Desteldonk noord en zuid
- Kaart 4 : Koppelingsgebied Rieme zuid
- Kaart 5 : Koppelingsgebied Doornzele noord
- Kaart 6 : Koppelingsgebied Langerbrugge zuid
- Kaart 7 : Koppelingsgebied Doornzele kanaalzijde
- Kaart 8 : Koppelingsgebied Rieme oost
- Kaart 9 : Koppelingsgebied Sint-Kruis-Winkel zuid
- Kaart 10 : Koppelingsgebied Klein Rusland oost
- Kaart 11 : Koppelingsgebied Rieme noord
- Kaart 12 : Koppelingsgebied Zelzate zuid
- Kaart 13 : Koppelingsgebied Oostakker noord
- Kaart 14 : Koppelingsgebied Klein Rusland west
- Kaart 15 : Koppelingsgebied Doornzele zuid
- Kaart 16 : Desteldonk noord en zuid : verordenend grafisch plan
- Kaart 17 : Rieme zuid, Rieme oost, Doornzele noord : verordenend grafisch plan
- Kaart 18 : Langerbrugge zuid : verordenend grafisch plan
- Kaart 19 : Doornzele kanaalzijde : verordenend grafisch plan
- Kaart 20 : Sint-Kruis-Winkel zuid : verordenend grafisch plan
- Kaart 21 : Klein Rusland oost : verordenend grafisch plan

BIJLAGE

Verduidelijking terminologie planfiguren landinrichting

1. INLEIDING

1.1. Historiek

In 1993 werd op initiatief van de provincie Oost-Vlaanderen het ROM-project “Gentse Kanaalzone” opgestart. ROM staat daarbij voor Ruimtelijke Ordening en Milieu. De ROM-aanpak is begin van de jaren '90 in Nederland toegepast onder meer in de Zeeuwsche kanaalzone. Kenmerkend is de samenhangende aanpak van ruimtelijke en milieuaspecten.

De aanpak in de Gentse kanaalzone heeft als doel het ruimtelijk beleid, het milieubeleid, het mobiliteitsbeleid en het economisch beleid in dit gebied beter op elkaar af te stemmen. Daarvoor zijn er verschillende redenen.

- De economische ontwikkeling van een maritiem industrieel gebied gaat onvermijdelijk met milieuhinder gepaard. Dit is ook het geval in de Gentse Kanaalzone waar omwille van historische ontwikkelingen bedrijven en woonkernen zich op korte afstand van elkaar bevinden.
- Ondanks de nabije maritiem industriële omgeving is het in meerdere woonkernen van de kanaalzone goed om wonen. Er moet echter zorg voor worden gedragen dat de woonkwaliteit en de leefbaarheid behouden blijft en waar nodig wordt verbeterd. Op enkele plaatsen bevinden zich groepen van woningen vaak midden tussen de aanwezige of toekomstige bedrijvigheid. Hier is de woonkwaliteit ronduit laag en kan de leefbaarheid maar moeilijk worden gegarandeerd. Een doorgedreven ruimtelijke scheiding tussen de economische activiteiten en het wonen is hier noodzakelijk.
- De kanaalzone van Gent tot Terneuzen heeft een groot economisch belang. Een doordachte economische positionering, een geoptimaliseerd aanbod aan bedrijventerreinen en een hierop afgestemd ruimtelijk beleid, infrastructuurbeleid en mobiliteitsbeleid moeten de economische ontwikkeling ook op lange termijn vrijwaren.
- De uitbouw van de kanaalzone als een zeehavengebied met nieuwe economische activiteiten en grootschalige infrastructuur wijzigt de bestaande landschappelijke structuur grondig. Een meer landschappelijke benadering bij de aanleg van de bufferzones, de inrichting van bedrijventerreinen en de uitbouw van verkeersinfrastructuur moet een hedendaags, nieuw landschap tot stand brengen.

In het Kanaalzoneproject werken publieke en private betrokkenen op basis van vrijwilligheid samen aan de strategievorming en concrete projecten voor de ontwikkeling van de Gentse kanaalzone.

De visie op de ontwikkeling van het gehele gebied is in 1996 tot een streefbeeld uitgewerkt. De belangrijkste opties uit het streefbeeld hebben in 1998 en in 2001 al tot een omvangrijke herziening van het gewestplan “Gentse en kanaalzone” geleid. Tegelijkertijd is het streefbeeld met bijkomende onderzoeken verfijnd en verder onderbouwd. Te vermelden zijn onder meer de uitwerking van een landschapsconcept voor de kanaalzone, de opmaak van een herinrichtingsplan voor beide ontsluitingswegen R4-west en R4-oost, de aanbevelingen voor de verbetering van de leefbaarheid in de kanaaldorpen en de onderzoeken naar de lokale milieukwaliteit. Ook zijn uitvoeringsprojecten opgestart zoals onder andere de bouw van het Kluizendok en de bijbehorende weg- en spoorinfrastructuur en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Moervaart Zuid waarbij principes inzake duurzaamheid concreet worden toegepast.

De resultaten van de onderzoeken en de verdere visievorming zijn in 2002 in het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone” opgenomen. Dit voorstel van strategisch plan is opgevat als een beleidsplan dat naast het streefbeeld met de economische, ruimtelijke en milieuoverties voor de lange termijnontwikkeling, een uitvoeringsprogramma met acties en maatregelen op korte en lange termijn bevat. Tevens zijn in het document de organisatiestructuur en de instrumenten voor de uitvoering van de acties en maatregelen aangegeven.

Na de aanvulling met de aanbevelingen uit het PlanMilieueffectenrapport, het Ruimtelijk Veiligheidsrapport en de onderzoeken naar de verduurzaming van de vooropgestelde economische ontwikkeling en de ecologische infrastructuur in dit zeehavengebied, zal het bijgestelde strategisch plan voor de Gentse kanaalzone aan de Vlaamse Regering voor goedkeuring worden voorgelegd.

In afwachting hiervan zijn initiatieven genomen om uitvoering te geven aan de vooropgestelde acties en is een aangepaste organisatiestructuur uitgebouwd.

In opdracht van het provinciebestuur Oost-Vlaanderen voerde de Vlaamse Landmaatschappij in 2003 een landbouwstudie en een landbouwenquête uit in de Gentse Kanaalzone. De afbakening van het onderzoeksgebied voor de landbouwstudie is ruimer dan het afgebakende zeehavengebied. Het omvat bijkomend de gronden tussen het zeehavengebied en de R4 west zonder de gebieden met woonbestemming zoals weergegeven op het gewestplan dat laatst werd gewijzigd op 26 januari 2001.

1.2. Juridische basis

Artikel 3 van het *havendecreet (2 maart 1999)* bepaalt dat elk zeehavengebied afgebakend dient te worden. Dit decreet geeft bovendien aan dat de Vlaamse Regering een adviesorgaan – het Subregionaal Overlegorgaan (SRO) – kan oprichten om de impact van de havenactiviteiten op de ruimtelijke ordening, het leefmilieu, de mobiliteit en de leefbaarheid van de woonkernen na te gaan. Ingevolge artikel 28 geeft dit adviesorgaan advies aan de Vlaamse Regering over de hiervoor opgesomde onderwerpen.

Het *Vlaams regeerakkoord van 9 juli 1999* en van *19 juni 2004* geven voor de periode 1999–2004 en 2004–2009 aan dat voor elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) moeten worden opgesteld. Dit RUP omvat zowel het havengebied als de koppelingsgebieden. Koppelingsgebieden moeten de hinder van de bedrijven t.o.v. het wonen afschermen. Op 30 januari 2004 had de plenaire vergadering van het voorontwerp RUP Gentse kanaalzone plaats.

Op 11 juni 2004 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp Gewestelijk Ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent/inrichting R4-oost en R4-west” voorlopig vastgesteld.

Het openbaar onderzoek over dit ruimtelijk uitvoeringsplan liep van 1 september 2004 tot en met 30 oktober 2004.

Opmerkingen en bezwaren bij het plan worden uiterlijk de laatste dag van de termijn van het openbaar onderzoek (60 dagen) tegen ontvangstbewijs afgegeven in het gemeentehuis van elke gemeente waarop het plan betrekking heeft of per aangezekende brief toegezonden aan de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening (verder Vlacoro). De gemeenteraad en de provincieraad van respectievelijk de gemeenten en de provincies waarop het plan betrekking heeft bezorgen hun advies ook aan de Vlacoro.

Vlacoro bundelt en coördineert alle adviezen, opmerkingen en bezwaren en brengt een gemotiveerd advies uit bij de Vlaamse Regering. Samen met dat advies bezorgt ze de Vlaamse Regering de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren.

Op 10 juni 2005 werd het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan principieel vastgesteld door de Vlaamse Regering. Ook werd de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, gelast prioritair te starten met de opmaak van de visie voor het koppelingsgebied Rieme noord en deze visie op korte tijd te vertalen in een bijkomend ruimtelijk uitvoeringsplan voor het zeehavengebied Gent. Na het advies van de Raad van State heeft de Vlaamse Regering op 15 juli 2005 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent/inrichting R4-oost en R4-west”

definitief vastgesteld. Op 10 augustus 2005 werd het besluit van de Vlaamse Regering waarmee het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief werd vastgesteld, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking.

1.3. Projectbureau Gentse Kanaalzone

Het geheel van de werking van het Kanaalzoneproject wordt op inhoudelijk vlak aangestuurd en gecoördineerd door het Projectbureau Gentse Kanaalzone (<http://www.gentsekanaalzone.be>). Haar opdracht houdt in dat niet alleen de nodige initiatieven worden genomen om de acties en de maatregelen van het uitvoeringsprogramma te realiseren maar ook dat de inhoudelijke opties van het streefbeeld op hun samenhang en hun vooropgestelde kwaliteiten worden bewaakt. Voor specifieke taken en opdrachten doet het Projectbureau een beroep op externe ondersteuning.

De Vlaamse overheid, de provincie Oost-Vlaanderen, het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent, de stad Gent en de gemeenten Evergem en Zelzate staan in voor de financiering van de werking van het Projectbureau. Het Projectbureau is toegevoegd aan het ambt van de gouverneur en is ondergebracht bij de dienst Planning en Natuurbehoud van de provincie Oost-Vlaanderen.

1.4. Landinrichtingsproject Gentse Kanaalzone – Koppelingsgebieden, fase 1

Op 11 juni 2004 kreeg de Vlaamse Landmaatschappij de opdracht de begeleiding te verzorgen van de landbouwers die gebruik wensen te maken van het sociaal begeleidingsplan Gentse Kanaalzone en hiervoor maatregelen inzake grondruil, middels een grondenbank, uit te werken.

Op 25 juni 2004 gaf de Vlaamse Regering de Vlaamse minister van leefmilieu, landbouw en ontwikkelingssamenwerking, bevoegd voor landinrichting, de opdracht de Vlaamse Landmaatschappij te gelasten met de uitwerking van een nieuw landinrichtingsproject "Gentse Kanaalzone".

Dit landinrichtingsproject heeft geen betrekking op de economische zones in de Gentse kanaalzone, enkel op de koppelingsgebieden, en zal worden uitgewerkt volgens de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de procedure tot opmaak van landinrichtingsplannen en houdende opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juni 1996 houdende nadere regelen

betreffende de landinrichting en houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 1998 houdende subsidiëring van de landinrichtingswerken.

Voor het landinrichtingsproject “Gentse Kanaalzone – Koppelingsgebieden, fase 1” houdt dit volgende acties in :

- het uitwerken van een planprogramma voor de Gentse kanaalzone ;
- het uitwerken van inrichtingsprojecten landinrichting voor de verschillende koppelingengebieden voor zover deze al gedetailleerd zijn vastgelegd in een ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ;
- het uitwerken van één of meerdere inrichtingsplannen met bijbehorende uitvoerings- en financieringsplannen per inrichtingsproject landinrichting ;
- de uitvoering van de maatregelen uit de inrichtingsplannen en het afsluiten van de noodzakelijke overeenkomsten.

De Vlaamse Regering bepaalde bij besluit van 28 mei 2004 (art. 5) dat het **ontwerp van planprogramma** volgende zaken omvat :

- een niet limitatief overzicht van lopende, geprogrammeerde of gewenste projecten op vlak van inrichting en beheer uitgaande van de diensten van de Vlaamse Regering, de agentschappen, de provincie, de gemeenten, publiekrechtelijke rechtspersonen en indien passend binnen de doelstelling van landinrichting, van privaatrechtelijke rechtspersonen ;
- een overzicht van de projecten waarvoor er een concrete vraag is om landinrichting als ondersteunend instrument in te zetten ;
- inrichtingsprojecten landinrichting die nodig zijn, waarbij voor elk project de doelstellingen, de meerwaarde van landinrichting en het tijdspad wordt weergegeven en het gebied wordt bepaald ;
- de toetsing van de gewenste projecten aan kwaliteitscriteria en de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse Regering ;
- een prioriteitenstelling van de inrichtingsprojecten landinrichting.

De procedure voor landinrichting verloopt volgens de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de procedure tot opmaak van landinrichtingsplannen en houdende opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juni 1996 houdende nadere regelen betreffende de landinrichting en houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 1998 houdende subsidiëring van de landinrichtingswerken.

Het ontwerp van planprogramma wordt ter kennisgeving bezorgd aan de betrokken gemeenten (Gent, Evergem en Zelzate) en de provincie. De commissie voor landinrichting verleent binnen een redelijke termijn advies aan de minister over het ontwerp

van planprogramma. Na ontvangst van het advies van de commissie kan de Vlaamse Regering of de Vlaamse minister bevoegd voor de landinrichting het ontwerp van planprogramma eventueel wijzigen en het planprogramma goedkeuren. Dit planprogramma heeft betrekking op één of meerdere landinrichtingsprojecten. Per landinrichtingsproject wordt een planbegeleidingsgroep opgesteld.

Vervolgens worden voor de koppelingsgebieden landinrichtingsplannen opgesteld door de Vlaamse Landmaatschappij onder begeleiding van de planbegeleidingsgroep. Ongeacht de opname in de planbegeleidingsgroep wordt steeds teruggekoppeld met de bewonersgroepen.

Bijlage 1 verduidelijkt de gebruikte formulering van de planfiguren landinrichting.

2. SITUERING

De Gentse kanaalzone ligt centraal in het noordelijk deel van de provincie Oost-Vlaanderen en heeft een oppervlakte van ongeveer 4.686 ha, waarvan de koppelingsgebieden die in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent/inrichting R4-oost en R4-west” worden gedetailleerd, ongeveer 445 ha bedragen. De kanaalzone situeert zich op het grondgebied van de stad Gent (Wondelgem, Oostakker, Desteldonk, Mendonk, Sint-Kruis-Winkel, Gent Muide-Sifferdok) en de gemeenten Evergem (Ertvelde, Rieme, Doornzele en Kerkbrugge-Langerbrugge) en Zelzate (Kaart 1).

De Gentse kanaalzone is het gebied rond het kanaal Gent-Terneuzen en de R4-oost en R4-west. In het zuiden wordt de Kanaalzone begrensd door de woonwijken van Wondelgem/Muide/Meulestede, de Gentse binnenstad (Dampoort) en Oostakker / Sint-Amandsberg.

Het kanaal en de Ringvaart zorgen voor een maritieme ontsluiting voor de binnenvaart. De R4 (oost en west) ontsluit de haven naar de E40, E17 en N49. Een spoorlijn aan elke zijde van het kanaal geeft een verbinding naar de spoorwegknooppunten in Terneuzen en Gent (R4 west en spoorlijn 55, R4-oost en spoorlijn 204). De zeehaven van Gent is vooral een industriële haven. Ruimtelijk en economisch structuurbepalend zijn staalnijverheid, chemische nijverheid en autoassemblage.

De koppelingsgebieden worden opgevat als gebieden met meerdere functies die de overgang maken tussen de woonkern en de economische zone. De hoofdfunctie van dit gebied is buffering. Deze bufferende functie is te realiseren met activiteiten en een gebruik dat meervoudig kan zijn en dat voor de woonkern en de economische zone een betekenis kan hebben (bos, natuur, landbouw, recreatie en ondersteunende functies).

Onder de term “koppelingsgebieden”, die in dit planprogramma verder wordt gebruikt, zitten de gebieden met volgende bestemmingen: “koppelingsgebied (K1- en K2-gebieden)”, “buffergebied (T-gebieden)”, “agrarisch gebied”, “ontginningsgebied” en “stortgebied met nabestemming groengebied” of “bufferzone” zoals aangeduid op het gewestplan van 26 januari 2001 en dit binnen de perimeter van het Gentse zeehavengebied. Voor het koppelingsgebied Rieme noord ligt het deel ten zuiden van de Kerreweg buiten de perimeter van het Gentse zeehavengebied. Het zijn deze gebieden die het onderwerp uitmaken van de inrichtingsplannen. Het landinrichtingsproject heeft geen betrekking op de economische gebieden in de Gentse Kanaalzone.

De term “economische gebieden” omvat de gebieden met bestemming “industriegebied”, “gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven”, “regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter” en “gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO’s” zoals vermeld op het gewestplan.

Volgende koppelingsgebieden situeren zich in het Gentse zeehavengebied (Kaart 2) :

1. Desteldonk noord ;
2. Desteldonk zuid ;
3. Rieme zuid ;
4. Doornzele noord ;
5. Langerbrugge zuid ;
6. Doornzele kanaalzijde ;
7. Rieme oost ;
8. Sint-Kruis-Winkel zuid ;
9. Klein Rusland oost ;
10. Rieme noord ;
- 11. Zelzate zuid ;**
- 12. Oostakker noord ;**
- 13. Klein Rusland west ;**
- 14. Doornzele zuid.**

De eerste negen van deze koppelingsgebieden maken deel uit van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent Inrichting R4-oost/N423 en R4-west”. Voor het tiende koppelingsgebied (Rieme noord) zal een visie worden opgemaakt in het inrichtingsplan. Dit gebied zal vervolgens worden opgenomen in een bijkomend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het zeehavengebied Gent.

Het betreft de negen koppelingsgebieden die prioritair zijn voor realisatie en waarvoor het gewestplan of het plan van aanleg geen voldoening geeft, waarvoor een inhoudelijke uitwerking in nota’s, voorstudie of rapport is gebeurd of wordt opgemaakt en waarover bij de betrokken private en publieke actoren in het Project Gentse Kanaalzone voldoende consensus bestaat. Voor het koppelingsgebied Rieme noord wordt een visie opgemaakt.

Deze tien koppelingsgebieden worden opgenomen in het planprogramma Gentse kanaalzone – koppelingsgebieden, fase 1.

De overige vier koppelingsgebieden (**vetgedrukt**) zijn nog niet gedetailleerd vastgelegd in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Zij zullen worden uitgewerkt en gedifferentieerd in inrichtingsschetsen en de bestemmingen worden vastgelegd in later op te maken gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

3. LOPENDE, GEPROGRAMMEERDE OF GEWENSTE PROJECTEN OP VLAKE VAN INRICHTING EN BEHEER

In het voorstel van strategisch plan “Wel-varende kanaalzone” is een streefbeeld vooropgesteld voor de Gentse Kanaalzone met economische, ruimtelijke en milieuopecties op lange termijn. Voor de realisatie van dit streefbeeld zijn vele acties en maatregelen noodzakelijk. Daarom is in het voorstel van strategisch plan ook een uitvoeringsprogramma opgenomen met acties en maatregelen op korte en lange termijn. Het betreft acties in verband met :

- de uitbouw en optimalisering van bedrijventerreinen en economische zones ;
- de leefbaarheid van dorpen en woonwijken en verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen ;
- infrastructuur en mobiliteit ;
- landschappelijke en ecologische structuur en beeld ;
- milieukwaliteiten ;
- recreatie ;
- voorwaardenscheppende acties.

Alle lopende, geprogrammeerde of gewenste projecten zijn opgenomen in het voorstel van Strategisch Plan.

De acties en maatregelen hiervan die betrekking hebben op de koppelingsgebieden zijn hieruit gedistilleerd.

3.1. Uitbouw en optimalisering van bedrijventerreinen en economische zones in de Gentse Kanaalzone

De acties richten zich in hoofdzaak op reorganisatie van de bestaande bedrijventerreinen en op een stapsgewijze uitbouw van nieuwe bedrijventerreinen met aandacht voor beeld, landschappelijke inpassing en ecologische infrastructuur (o.m. ten behoeve van vogelbestand).

De landschappelijke inplanting van de bedrijventerrein en de economische zone wordt mede tot stand gebracht door de aanleg van groene buffers in de koppelingsgebieden. De bedrijventerrein wordt op deze manier gelinkt aan de omgeving.

Verschillende bedrijventerreinen binnen de Gentse kanaalzone moeten nog worden ontwikkeld. Het gaat onder meer om het zeehaventerrein Rieme noord, zeehaventerrein Kluisendok, zeehaventerrein Langerbruggekaai noord en het zeehavenondersteunend bedrijventerrein Moervaart noord reserve.

Voor de ontwikkeling van deze bedrijventerreinen worden inrichtingsplannen opgesteld door de eigenaars van de terreinen. In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent / inrichting R4-oost en R4-west” zijn hiervoor visies en krachtlijnen ontwikkeld.

3.2. Stimulering van de leefbaarheid van dorpen en woonwijken en verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen

Stimuleren leefbaarheid van dorpen en woonwijken

Om de leefbaarheid in de dorpen te verhogen, wordt het openbaar domein heraangelegd en goed onderhouden. De bestaande noodzakelijke voorzieningen worden behouden en voor een aantal dorpen komen er een aantal noodzakelijke maar ontbrekende voorzieningen bij, bv. speelterreinen, gemeenschapscentrum, kinderopvang. Een kwaliteitsvolle en tijdige realisatie van de koppelingsgebieden is noodzakelijk om de hinder van de bedrijventerreinen t.o.v. het wonen af te schermen.

Verwijdering onleefbare woninggroepen

In en rondom bepaalde woningen (inclusief (landbouw)bedrijven en handelszaken) is het onmogelijk om de milieubelasting van de bedrijven en de verkeersdruk die ermee gepaard gaat op dusdanige manier te beperken dat de woonkwaliteit gegarandeerd blijft. Daarom wordt geopteerd om een aantal geïsoleerde woninggroepen, gelegen in de terreinen met een zeehavenbestemming te verwerven en te slopen en de bewoners elders huisvesting aan te bieden.

De regio Zandeken is gelegen ten noorden van het koppelingsgebied Doornzele noord en ten zuiden van het koppelingsgebied Rieme zuid. Het is in deze regio dat het kluisendok wordt gegraven.

De berging van de specie afkomstig van de aanlegbaggerwerken van het Kluisendok gebeurt op grondgebied van de gemeente Evergem, in de wijken Zandeken, Hultjen en Lage-Avrije.

Andere onleefbare woninggroepen die hetzij door private verwerving, hetzij door onteigening verworven zullen worden, zijn :

- Rieme Noord : Assenedestraat, Callemansputtestraat en Callemansputteweg ;
- Knippegroen : De Clercqstraat, Knippegroen ;
- Langerbrugge-eiland : Eilandstraat ;
- Langerbruggekaai : Langerbruggekaai ;
- Moervaart Zuid : Keurestraat-West ;
- Rieme : Kuhlmanlaan, Puinenstraat, Bombardementstraat, Tragelstraat ;
- Langerbruggestraat : Langerbruggestraat en Schootkouterstraat ;
- Lourdeshoek : Meeuwstraat, Windmolenstraat.

3.3. Infrastructuur en mobiliteit

Deze acties richten zich in hoofdzaak op de verbetering van de infrastructuur voor enerzijds het goederentransport en voor anderzijds de personenmobiliteit naar de bedrijven en dorpen. Specifieke acties zijn gericht op de scheiding van de verkeerssystemen haven en woongebieden.

Voor de koppelingsgebieden wordt de uitbouw van een veilig en aantrekkelijk fietsroutenet voorzien dat aangesloten wordt op de bedrijventerreinen en economische zones en afgescheiden fietspaden langs de R4-oost en R4-west.

Uitbouw (diepwater)kaden

Het Kluizendokcomplex is gelegen op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. Het is een zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijvigheid. De eerste fase van het Kluizendok wordt afgewerkt met aansluitende kanaalkade. De tweede fase van het Kluizendok wordt op termijn gebouwd.

NMBS : goederenspoorlijn 55 (Gent-Zelzate)

Tussen Wondelgem en Zelzate loopt langs het kanaal Gent-Terneuzen de spoorlijn 55. Het tracé wordt momenteel gedeeltelijk heraangelegd langs de R4, met het oog op de bouw van het Kluizendok. De lijn komt tussen de R4 en de parallelweg.

Uitbouw veilig en aantrekkelijk fietsroutenet

Er worden gescheiden fietspaden aangelegd langs de R4's. Ook worden er doorlopende dorpenfietsroutes aangelegd tussen Oostakker en Wachtebeke/Zelzate en tussen Evergem en Rieme/Zelzate. Deze routes zullen lopen langs bestaande straten en afgescheiden paden door bedrijventerreinen. Tussen Klein-Rusland en Zelzate-centrum wordt een fietspad aangelegd met rechtstreekse aantakking aan de kanaalbrug.

Het fietsroutenetwerk voor de haven en omgeving is gebaseerd op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, het voorstel van strategisch plan voor de kanaalzone en de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het fietsroutenetwerk in de kanaalzone bestaat uit een ruggengraat van twee doorlopende noord-zuid routes met dwars daarop vier oeververbindingen. De woonkernen en bedrijventerreinen fungeren als knopen in het bovenlokaal fietsroutenet. De twee noord-zuidgerichte fietsroutes zijn Evergem-Zelzate-westelijk havengebied en Gent-Oostakker-Zelzate-oostelijk havengebied. De vier dwarsverbindingen hierop zijn :

- Meulestedesteenweg-Pauwstraat-Vliegtuiglaan-Motorstraat ;
- Langerbrugsestraat-Langerbrugge-eiland-Langerbruggestraat ;
- Doornzeledries-Oude Tragel-Moervaartkaai ;
- Kasteelstraat-Assenedesteenweg-Kanaalstraat-Chalmetlaan-Wachtebekerstraat.

Ombouw van de R4-oost en R4-west

De R4-west wordt omgebouwd tot een primaire weg I met aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing. Er worden ondertunnelingen en Hollandse complexen aangelegd.

De R4-oost wordt omgebouwd tot een havenverdeelweg met eveneens aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing. Er worden Hollandse complexen, ronde punten, ondertunnelingen en bijkomende aansluitingen op verschillende plaatsen gerealiseerd.

3.4. Landschappelijke en ecologische structuur en beeld

De acties in dit luik richten zich hoofdzakelijk op de realisatie van een aantrekkelijk raamwerk voor het landschap, voornamelijk langs beide zijden van de R4 en in de koppelingsgebieden, en op een stapsgewijze algemene opwaardering van het beeld in de gehele kanaalzone.

Realisatie van essentiële boselementen en perceelsrandbegroeiing in koppelingsgebieden

Het gaat hier om bosbermen en perceelsrandbegroeiing in nagenoeg alle koppelingsgebieden en grotere boselementen in een aantal koppelingsgebieden zoals Klein-Rusland oost en Rieme zuid.

Realisatie van bos- en geluidsbermen

Deze zullen worden gerealiseerd tussen R4 en kernen van Zelzate, Ertvelde, Rieme, Wippelgem, Evergem, Wondelgem en Oostakker en tussen tunnelsleuf N49 en Klein-Rusland.

Accentuering/versterking en natuurgericht beheer

De beekvalleien van de Moervaart, Avrijevaart, Molenvaardeken en Kale en de stuifzandrug worden geaccentueerd en natuurgericht beheerd. Voor de stuifzandrug houdt dit actieve bosontwikkeling en herbestemming van een deel tot bos- en of parkgebied in.

Concretisering van de ecologische infrastructuur

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet in de afbakening van een ecologische infrastructuur in de zeehavengebieden.

De studie "Opmaak van een inventaris van de ecologische infrastructuur in de Gentse kanaalzone" werd gegund en wordt uitgevoerd door de Universiteit Antwerpen met ondersteuning op het terrein van Natuurpunt vzw. De studie spitst zich in de eerste plaats toe op het havengebied zelf. Gebieden buiten de haven worden enkel bekeken in functie van het voldoende onderbouwen van compensatievoorstellen. Om de ecologische infrastructuur te bepalen, werden de avifauna en de flora van het gebied in een periode van twaalf jaren (1990-2002) bestudeerd. In 2003 werd een inventarisatie uitgevoerd in het gebied om de Biologische Waarderingskaart van het Instituut voor Natuurbehoud op punt te stellen en om een kaart op te stellen van de kleine landschapselementen.

Beslissingen die genomen worden in het kader van de afbakening en de realisatie van de ecologische infrastructuur zullen mee opgenomen en geïmplementeerd worden bij de opmaak van de inrichtingsplannen voor de koppelingsgebieden.

3.5. Milieukwaliteiten

De acties in dit luik richten zich in hoofdzaak op het installeren van een permanente en effectvolle gebiedsgerichte monitoring van de milieukwaliteit in de Kanaalzone en op een reële verbetering van de milieukwaliteit in de vijf kanaaldorpen en de wijken Klein-Rusland en Oostakker.

Opmaak leefbaarheidconvenant voor de zeven betrokken dorpen en wijken

Er wordt voor elk betrokken dorp of wijk een overeenkomst opgesteld tussen de betrokken actoren met actiepunten en regels voor het behoud en de verbetering van de leefbaarheid en van de milieukwaliteit.

Oprichting van een milieuklachtenmeldpunt

Het klachtenmeldpunt is een duidelijk aanspreekpunt voor de bewoners van de kanaalzone om klachten te melden die veroorzaakt worden door de haven- en industriële activiteiten en die te maken hebben met stof-, geluids- en geurhinder of luchtverontreiniging.

3.6. Recreatie

De acties in dit luik hebben voornamelijk betrekking op watergebonden recreatie en hebben weinig betrekking op de koppelingsgebieden. Wel kunnen lokale of provinciale acties het recreatief medegebruik versterken.

4. VRAAGGESTUURDE PROJECTEN OM LAND- INRICHTING ALS ONDERSTEUNEND INSTRUMENT IN TE ZETTEN

In april 2003 gaf de Bestendige Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen de opdracht aan de Vlaamse Landmaatschappij tot het uitvoeren van een landbouwstudie en het organiseren van een landbouwenquête in de Gentse kanaalzone. Deze studie werd in april 2004 beëindigd.

De Vlaamse Regering besliste op 11 juni 2004 tot het oprichten van een grondenbank, gekoppeld aan het sociaal begeleidingsplan. De Vlaamse Landmaatschappij werd belast met deze opdracht.

De Vlaamse Landmaatschappij werd bij beslissing van 25 juni 2004 door de Vlaamse Regering gelast met de uitwerking van een landinrichtingsproject Gentse kanaalzone en deelname aan alle formele en informele overlegstructuren die betrekking hebben op de realisatie van de opties in het landinrichtingsproject Gentse Kanaalzone.

5. INRICHTINGSPROJECTEN LANDINRICHTING

Omwille van de opdracht die zich beperkt tot de inrichting van de koppelingsgebieden en na analyse van het gebied en steunend op het voorstel van strategisch plan “Welvarende Kanaalzone” omvat dit planprogramma slechts één inrichtingsproject landinrichting, nl. het inrichtingsproject landinrichting “Gentse Kanaalzone – Koppelingsgebieden, fase 1”. Dit inrichtingsproject landinrichting heeft enkel betrekking op de eerste tien koppelingsgebieden die opgesomd zijn in hoofdstuk 2, en niet op de economische gebieden binnen de Gentse Kanaalzone.

Het inrichtingsproject landinrichting “Gentse kanaalzone – koppelingsgebieden, fase 1” zal verschillende inrichtingsplannen omvatten die betrekking hebben op de verschillende koppelingsgebieden. Sommige van de koppelingsgebieden worden gegroepeerd tot één ruimtelijke entiteit en zullen samen worden behandeld in één inrichtingsplan.

De inrichtingsplannen die betrekking hebben op de eerste negen koppelingsgebieden die opgesomd zijn in hoofdstuk 2, worden volledig ontwikkeld en uitgevoerd volgens de visies en de krachtlijnen die vooropgesteld worden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent / inrichting R4-oost en R4-west”. De verordenende grafische plannen zijn te raadplegen op volgende website: <http://www.ruimtelijkeordering.be>.

Voor het tiende koppelingsgebied (Rieme noord) zal het inrichtingsplan worden ontwikkeld en uitgevoerd volgens de nog op te maken visies en krachtlijnen die zullen vertaald worden in een bijkomend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het zeehavengebied Gent.

Voor de vier overige koppelingsgebieden (Zelzate zuid, Oostakker noord, Klein Rusland west en Doornzele zuid) van het zeehavengebied Gent zullen de visies en de krachtlijnen worden uitgewerkt in volgende gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Deze koppelingsgebieden maken geen deel uit van het inrichtingsproject landinrichting “Gentse kanaalzone – koppelingsgebieden, fase 1”.

Potentiële partners voor de inrichting van de koppelingsgebieden zijn de stad Gent, de gemeenten Evergem en Zelzate, het Havenbedrijf Gent GAB (Gemeentelijk Autonoom Bedrijf), de provincie Oost-Vlaanderen, de betrokken afdelingen van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap, private partners,... Dit is een niet-limitatieve opsomming van potentiële partners die afhankelijk is van de effectieve inrichting van elk koppelingsgebied.

5.1. Desteldonk noord en zuid

Ruimtelijke situering en gebiedsafbakening (Kaart 3)

Het koppelingsgebied Desteldonk noord vormt het overgangsgebied tussen de woonkern van Desteldonk in het zuiden en het noordelijk gelegen zeehavenondersteunend regionaal bedrijventerrein Moervaart zuid. Het is een langgerekte strook met een breedte van ca. 250 m.

De R4-oost (J. Kennedylaan) vormt de westelijke grens van het gebied. De Keurestraat met de open landbouwgebieden richting Lochristi en Wachtebeke vormt de oostelijke grens. Het gebied heeft een oppervlakte van circa 40 ha en is vandaag grotendeels in landbouwgebruik.

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

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

Visie en krachtlijnen voor Desteldonk noord (Kaart 16)

De aanwezigheid van milieubelastende activiteiten op het bedrijventerrein Moervaart-zuid, de geluidshinder van R4 en de geplande zuidelijke uitbreiding van de bedrijvigheid in Moervaart-zuid argumenteren een dichte invulling van het koppelingsgebied, zodat de effecten naar de woonomgeving zo goed mogelijk gemilderd worden. Daarom wordt voor de inrichting van het koppelingsgebied in een gelaagde opbouw van bufferende stroken voorzien. Deze gelaagde opbouw van bufferende stroken loopt, overeenkomstig het stedenbouwkundig inrichtingsplan Moervaart-zuid, ook in het bedrijventerrein door.

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

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

Voor de uitvoering van deze visie werden de volgende krachtlijnen vooropgesteld in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor Desteldonk noord :

- Een natuurlijke buffer op de rand van het bedrijventerrein.
Bij de uitbreiding van het bedrijventerrein Moervaart-zuid wordt de noordelijke rand van het koppelingsgebied ingericht als groene en waterrijke zone, die mee de ecologische infrastructuur in het havengebied versterkt. Het gebied krijgt daardoor een meerwaarde voor zowel het dorp als voor het bedrijventerrein zelf.
- Een dicht patroon van landbouw en tuinbouw tussen natuurlijke buffer en dorpskern.
De zone tussen de natuurlijke buffer en de bebouwde omgeving biedt kansen voor de inplanting van nieuwe of reconversie van bestaande land- en tuinbouwbedrijven die mee de bufferfunctie onderbouwen. Bedrijven worden gesteund in hun gefaseerde ontwikkeling.
- Een fijnmazig net van langzaam verkeersroutes door het tuin- en landbouwlandschap en langs de plassen in de natuurlijke buffer.
Noord-zuid en oost-west verbindingen zullen worden geoptimaliseerd en passen zich in een ruimer netwerk in, waardoor de bruikbaarheid ervan fors toeneemt en het functionele gebruik ervan op sommige delen aangenamer kan verlopen.
- Een vervulde dorpsrand.
De dorpsrand wordt verder ingevuld met bebouwing evenals een nieuwe dorpszaal voor socio-culturele activiteiten.

Visie en krachtlijnen voor Desteldonk zuid (Kaart 16)

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

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

Voor de uitvoering van deze visie werden de volgende krachtlijnen vooropgesteld in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor Desteldonk zuid :

- Landbouw in een kleinschalig historisch landschapspatroon.

Het landelijk-groene karakter van de zuidelijke dorpsrand wordt behouden. Bestaande landbouwers krijgen de nodige ontwikkelingsmogelijkheden en de aanleg van streekeigen perceelsrandbegroeiingen wordt verder gestimuleerd.

- Een markante groene afschermwand op de kop van Desteldonk.
De kop van Desteldonk ontwikkelt verder als onderdeel van het dorp, met recreatieve (buiten)ruimte voor de jeugd en een beperkte agrarische activiteit. De R4-west wordt op compacte wijze gebufferd.
- Een fijnmazig net van langzaam verkeersroutes door het historisch landschap en langs de plateaurand.
Nieuw aan te leggen verbindingen en bestaande paden zullen worden ingepast in een ruimer netwerk, waardoor de bruikbaarheid ervan fors toeneemt en het functionele gebruik ervan op sommige delen aangenamer kan verlopen.

5.2. Rieme zuid en Doornzele noord

Ruimtelijke situering en gebiedsafbakening (Kaart 4 en 5)

Het koppelingsgebied Rieme zuid vormt het overgangsgebied tussen de woonkern van Rieme in het noorden en het nog te ontwikkelen zeehaventerrein Kluizendok in het zuiden. De R4-west (J. Parijslaan) vormt de westelijke grens van het gebied. In het oosten sluit dit gebied aan op het koppelingsgebied Rieme oost aan het kanaal. Het gebied heeft een oppervlakte van ca. 138 ha en is vandaag grotendeels in gebruik voor landbouwactiviteiten.

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

Visie en krachtlijnen (Kaart 17)

De relatieve nabijheid van de havenactiviteiten in het zeehaventerrein, de spoorinfrastructuur en de secundaire havenweg parallel aan de woonbebouwing van Rieme en Doornzele Dries, vereisen een afdoende buffering. Een gelaagde inrichting van de koppelingsgebieden Rieme zuid en Doornzele noord moet hieraan tegemoet komen. Na de ontwikkeling van het Kluizendok als zeehaventerrein zullen niet alleen de economische activiteiten hier gemakkelijk toegankelijk moeten zijn voor het langzaam verkeer vanuit de omliggende kernen, ook zullen tussen de woonkernen Rieme en Doornzele en met Wippelgem en Kluizen verbindingen voor het langzaam verkeer moeten blijven bestaan.

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

Voor de uitvoering van deze visie werden de volgende krachtlijnen vooropgesteld in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:

- Een oost-westgerichte beboste zone als buffer voor de activiteiten op het Kluisendok.
Zowel in het noorden als in het zuiden wordt parallel aan de infrastructuurbundel van het Kluisendok een dicht beboste zone uitgebouwd met een sterk bufferende functie. Deze beboste zone zorgt voor een overbrugging van het hoogteverschil tussen het hoger gelegen zeehaventerrein en het valleigebied.
- De Avrijevaart en het Molenvaardeken als oost-westgerichte ruggengraat van de ecologische infrastructuur in de zeehaven.
Hiervoor wordt aan beide zijden van de waterlopen een aangepaste ecologische inrichting voorzien. Langzaam verkeersroutes en oversteken worden geïntegreerd.
- De bestaande landschapsstructuur aangevuld met kleine landschapselementen en ecologische infrastructuur voor het historische landbouwgebied tussen de Avrijevaart en Rieme en tussen het Molenvaardeken en Doornzele Dries.
Een consequente landschappelijke inrichting met aandacht voor samenhang en beeldkwaliteit moet dit gebied aantrekkelijk maken voor bewoners van Rieme en Doornzele, bezoekers en werknemers.
- Een fijnmazig net van langzame verkeerroutes langs de Avrijevaart, het Molenvaardeken en de bestaande landwegen.
De uitbouw van deze routes worden gekoppeld aan de ecologische en landschappelijke structuur van dit koppelingsgebied en kaderen in een ruimer netwerk van verbindingen naar Rieme, Doornzele en Ertvelde.
- De woninggroep van Terdonkplein met het veerplein, als integraal onderdeel van het dorp van Doornzele en met relatie naar het kanaal.
De woonkwaliteit aan het Terdonkplein krijgt stimulansen door enerzijds de inrichting van een “groen plein” en een betere aansluiting van de woninggroep met het dorp van Doornzele.

5.3. Langerbrugge zuid

Ruimtelijke situering en gebiedsafbakening (Kaart 6)

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

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

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

Visie en krachtlijnen (Kaart 18)

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

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

De bestaande publieke voorzieningen worden mee in het park geïntegreerd. Het park wordt zo min mogelijk door verkeersinfrastructuur doorsneden. In dit park wordt ook de bestaande bedrijfsrecreatieve site geïntegreerd waardoor het recreatie biedt voor bedrijf en dorp.

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

Voor de uitvoering van deze visie werden de volgende krachtlijnen vooropgesteld in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:

- Het recreatieve beeldenpark aansluitend bij het dorp en bij de jachthaven.
Voortbouwend op de aanwezige grootschalige industriële installaties en artefacten, die moeilijk te verbergen zijn en die het gebied een eigen karakter geven, wordt het park uitgebouwd tot een openluchtbeeldenpark met tegelijkertijd een bufferende functie.
- Lagen en kamers in een nieuw landschap.
De vele landschappelijke kamers in het gebied met eigen identiteit vormen een basis voor de landschappelijke structuur van het gebied.
- De doorlopende beekoeverbegroeiing als verbindende schakel in het gelaagde landschappelijk raamwerk met kamers tussen de aanpalende (nieuwe) bossen.
- Het geoptimaliseerde bedrijventerrein van Langerbruggekaai, met afgewerkte rand.
Door een herschikking en invulling van de bedrijfspercelen ontstaat een betere benutting van de economische zone langsheen de langerbruggekaai en kan een betere afwerking gebeuren naar dit toekomstig parkgebied.
- De afgewerkte en in het park geïntegreerde dorpsrand van Kerk- en Langerbrugge.
- De doorlopende fietsroute Evergem – jachthaven/beeldenpark – Doornzele.
- Een systeem van dubbele ontsluiting van het gebied naar het dorp en naar het kanaal.
Zowel naar functionele benutting als veiligheidsaspecten is een verbeterde aanleg van de bestaande ontsluitingsstraten zinvol.

5.4. Doornzele Kanaalzijde

Ruimtelijke situering en gebiedsafbakening (Kaart 7)

Het koppelingsgebied Doornzele kanaalzijde (5,8 ha) situeert zich ten zuidoosten van de kern van Doornzele in de strook langs de huidige goederenspoorlijn 55 Gent-Zelzate-Sas van Gent en de kanaaloverweg, op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. Het is een ruig begroeid gebied dat in het noorden aan de wijk “Zuidledeplein” paalt en in het zuiden wordt begrensd met de braakliggende terreinen ten noorden van het bedrijf Algist Bruggeman.

Visie en krachtlijnen (Kaart 19)

Het koppelingsgebied ontwikkelt zich tot een park met een sterk bufferende functie en met de allure van een speelbos voor de dorpskern van Doornzele. Het speelbos kan een rol spelen in meer informele en avontuurlijke vormen van recreatie voor de dorpsbewoners: wandelen, de hond uitlaten, fietsen en mountainbiken, een avontuurlijk speelbos, enz.

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

Voor de uitvoering van deze visie werden de volgende krachtlijnen vooropgesteld in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:

- Een park toegankelijk vanuit Doornzele dries en vanaf kanaaloeverweg ;
- Het bedrijventerrein tussen de gistfabriek Algist Bruggeman en het park wordt volledig, compact en watergebonden, eventueel ook spoorgericht benut voor bedrijfsactiviteiten die niet milieubelastend zijn ;
- Het afgeschafte deel van de spoorlijn als fietsas en met bomenrijen onderdeel van het landschappelijk raamwerk ;
- Het gebied als uitkijk op het kanaal.

5.5. Rieme oost

Ruimtelijke situering en gebiedsafbakening (Kaart 8)

Het koppelingsgebied Rieme oost (5,8 ha) situeert zich aan het oostelijk uiteinde van het straatdorp Rieme op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. De oostelijke grens wordt gevormd door de kanaaloeverweg Kuhlmannkaai – Riemekaai – Terdonkkaai en de zuidelijke grens door de Avrijevaart en het zeehavengebied met de bedrijventerreinen van Desimpel-De Jaegher. Vanop de oostrand van het gebied heeft men een zicht op het staalcomplex Sidmar op de rechterkanaaloever.

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

Visie en krachtlijnen (Kaart 17)

Het gebied wordt uitgebouwd tot een hedendaags recreatief park voor de dorpskern van Rieme met eveneens een bufferende functie. Omwille van het sterk verweven karakter van deze woonkern en de havenindustrie, de voorbeeldrol vanuit het lokale bedrijfsleven naar aanpak van milieuverstoring naar de woonkern en de actueel sterk wijzigende situatie naar aanleiding van de realisatie van het Kluisendokcomplex, heeft deze plek een sterke symboolwaarde. Dit wordt in het park beleefbaar gemaakt door de uitbouw van een educatief uitkijkpunt op het kanaal.

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

Voor de uitvoering van deze visie werden de volgende krachtlijnen vooropgesteld in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:

- De uitbouw van een aantrekkelijke en beleefbare (adem)ruimte voor Rieme in combinatie met een sterke symboolwaarde door de uitbouw van een educatief uitkijkpunt op het kanaal met een tentoonstellingsruimte over het Project Gentse Kanaalzone.
- Een afgewerkte wand met bedrijvigheid aan het noordelijk om te leggen tracé van de Avrijevaart. Het bestaande bedrijf in bouwmaterialen zorgt voor een verzorgde afwerking van zijn bedrijfsgebouwen en –terreinen naar het park.
- De secundaire havenweg voor een verbeterde ontsluiting van Rieme noord en ingericht als dreef.
- Verwerving en herlocalisatie van de bedrijven die een aantrekkelijke uitbouw van het park bemoeilijken omwille van hun nabije ligging bij de bewoning en de barrière naar de open ruimte rond de Avrijevaart.

5.6. Sint-Kruis-Winkel zuid

Ruimtelijke situering en gebiedsafbakening (Kaart 9)

Het koppelingsgebied is gesitueerd op de rechterkanaaloever aan de oostzijde van de R4-oost (J. Kennedylaan). Het gebied vormt een buffer tussen het kanaaldorp en het lager gelegen en deels voor bedrijvigheid nog bouwrijp te maken terrein in landbouwgebruik dat in het zuiden aansluit bij het al opgespoten bedrijventerrein Moervaart noord.

Aan de oostzijde van het terrein ligt een voormalige arm van de Moervaart die vandaag ruimtelijk deel uitmaakt van het open en kleinschalige landbouwgebied rond de actuele loop van de Moervaart. In het noorden van dit gebied langs de Barkstraat/Spanjeveerstraat komen (zonevreemde) woningen en landbouwzetels met serres voor.

Dit koppelingsgebied Sint-Kruis-Winkel-zuid zal als buffer tussen het nieuw te ontwikkelen zeehavenondersteunend regionaal bedrijventerrein Moervaart noord reserve en het kanaaldorp Sint-Kruis-Winkel worden ingericht.

De totale oppervlakte van dit koppelingsgebied bedraagt 23 ha.

Visie en krachtlijnen (Kaart 20)

De relatieve nabijheid van de bestaande en toekomstige havenactiviteiten aan de overzijde van de R4 in het zeehaventerrein en in het bedrijventerrein Moervaart noord reserve vereisen een afdoende buffering naar Sint-Kruis-Winkel. Een gelaagde inrichting van het overgangsgebied tussen Moervaart noord reserve en Sint-Kruis-Winkel moet hieraan tegemoetkomen.

Rond het bedrijventerrein Moervaart noord reserve wordt een efficiënte en aaneensluitende buffer uitgebouwd. Deze groene buffer wordt begrensd door een nieuw aan te leggen afwateringsgracht die zal worden aangelegd conform de technieken van de natuurtechnische milieubouw.

Het kleinschalig, relatief gave landschap met nog enkele landbouwactiviteiten wordt door een perceelsgewijze landschapsontwikkeling intact gehouden.

In functie van een degelijke landschappelijke overgang en buffering wordt de Oude Moervaartarm als breed lineair element met hoge natuurwaarde uitgebouwd.

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

Voor de uitvoering van deze visie werden de volgende krachtlijnen vooropgesteld in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:

- Een efficiënte en aaneensluitende buffer rond het bedrijventerrein Moervaart noord reserve.
Rond het opgehoogde terrein komt een brede afwateringsgracht als een nieuw landschappelijk element dat de bestaande landschapsstructuur respecteert.
- De Oude Moervaartarm als natuurlijke buffer tussen het bedrijventerrein en de Moervaartvallei en lineair, natuurlijk element in het koppelingsgebied.
De Oude Moervaartarm wordt uitgebouwd als een essentieel onderdeel van de ecologische infrastructuur in de zeehaven en de ecologische infrastructuur in de Moervaartvallei.
- De bestaande landschapsstructuur aangevuld met kleine landschapselementen en ecologische infrastructuur als overgang tussen het bedrijventerrein Moervaart noord reserve en Sint-Kruis-Winkel.
Perceelsgewijze ingrepen, bestendigen en ontwikkelen van bestaande land- en tuinbouwbedrijven en een consequente landschappelijke inrichting met aandacht voor samenhang en beeldkwaliteit moeten dit gebied terug aantrekkelijk maken voor o.a. bewoners van Sint-Kruis-Winkel.

5.7. Klein Rusland oost

Ruimtelijke situering en gebiedsafbakening (Kaart 10)

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

Het noordelijk deel ligt ingesloten tussen de Tweede Gidsenlaan, de grens van het zeehavengebied, de Beneluxlaan en de spooronderdoorgang met lokale wegenis. Dit deel is aan de straatzijde ingericht als park. Het achterin gelegen terrein is verruigd. Het terrein is deels openbaar domein en deels spoorweigeigendom.

Het zuidelijk deel bestaat uit een 100 meter brede en ongeveer 400 meter lange strook ten oosten van de spoorlijn Gent-Zelzate-Sas van Gent en een strook ten zuiden van de woonkern Klein-Rusland. Het is een geïsoleerd, braakliggend, deels bebost terrein – voormalig stort – met een overwegend ruige en lage struweelachtige begroeiing. Het terrein is eigendom van het bedrijf Rhodia Chemie/Sofertite.

De totale oppervlakte van dit koppelingsgebied bedraagt 11 ha.

Visie en krachtlijnen (Kaart 21)

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

De meerwaarde voor het koppelingsgebied is een sterke en blijvende opwaardering van de leefomgeving zowel wat betreft het visuele, de recreatieve mogelijkheden, de afscherming en de filtering van hinder als voor wat betreft het doorbreken van het isolement van de nabijgelegen woonwijk. Aanvullend biedt het koppelingsgebied ook ontspanningsmogelijkheden op wandel- en fietsafstand voor de werknemers.

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

Voor de uitvoering van deze visie werden de volgende krachtlijnen vooropgesteld in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:

- Een verzorgde wand met bedrijfsgebouwen naar het park.
- Het bedrijfsterrein wordt met nieuwe bedrijfsactiviteiten afgewerkt. Deze geven het geheel een verzorgde wand naar het park. Meer samenhang tussen de wijk Klein-Rusland en de gipsberg.
De inrichting van het bos wordt doorgetrokken in de meest versnipperde delen van de inkomzone van Klein-Rusland en in de strook naast de gipsberg tegen de woonwijk aan. De flanken van de gipsberg sluiten er op aan met een lage struikbegroeiing.

5.8. Rieme noord

Ruimtelijke situering en gebiedsafbakening (Kaart 11)

Het gebied situeert zich ten noorden van de woonkern van Rieme. Het vormt het overgangsgebied tussen een nog te ontwikkelen bedrijventoneel en de dorpskern van Rieme. De totale oppervlakte van dit gebied bedraagt ca. 70 ha.

In het westen betreft het een zone tussen de Callemansputwegel en de Kerreweg. Dit gebied sluit in het zuiden aan bij de zone voor land- en tuinbouw uit het BPA Rieme-centrum (11 maart 1996). Een smalle bufferstrook in de westelijke rand van het zeehaventerrein Rieme noord en een bredere bufferzone in het zuidelijke gedeelte van het zeehaventerrein maken tevens deel uit van de buffering van de woonkern Rieme noord t.o.v. de economische bedrijvigheid.

Visie en krachtlijnen

Het koppelingsgebied Rieme noord maakt geen deel uit van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Afbakening zeehavengebied Gent". Bijgevolg zijn nog geen visies en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling gevormd. Het opmaken van een inrichtingsconcept maakt deel uit van het inrichtingsplan.

5.9. Overige koppelingsgebieden (Kaarten 12 t.e.m.15)

De koppelingsgebieden Zelzate zuid, Oostakker noord Klein Rusland west, en Doornzele zuid zullen onderwerp uitmaken van een volgend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De visies en krachtlijnen dienen hiervoor nog te worden ontwikkeld. Deze koppelingsgebieden zullen mogelijks onderwerp zijn van een volgend planprogramma.

6. MEERWAARDE VAN LANDINRICHTING

6.1. Landinrichting als uitvoeringsinstrument

Landinrichting is het uitvoeringsinstrument voor acties die volgen uit het voorstel van Strategisch Plan en uit het RUP afbakening zeehavengebied Gent. Hierdoor maakt de Vlaamse Regering effectief werk van de ruimtelijke invulling van de koppelingsgebieden als belangrijke maatregel ter bevordering van de leefbaarheid van de te behouden woonkernen.

6.2. Verschillende interagerende functies en verantwoordelijkheden

Landinrichting is eveneens een instrument dat vanuit een geïntegreerde en multi-disciplinaire aanpak bijdraagt tot de afstemming en invulling van de verschillende open ruimte functies in de koppelingsgebieden. Bovendien draagt het bij tot het overleg van de verschillende partners die in de koppelingsgebieden actief zijn rond de concrete invulling van deze gebieden.

Met het instrument landinrichting kunnen de resterende ruimtelijke kwaliteiten hersteld worden en alle resterende gebiedspotenties benut worden. Op deze manier kunnen zowel bewoners als de diverse gebiedsgebruikers zich thuis voelen. Hiervoor zijn meerdere functionele invullingsmogelijkheden mogelijk met onder meer bos, natuur, landbouw en recreatie waarvoor diverse administraties en besturen los van elkaar verantwoordelijkheid hebben.

Al deze ingrepen van de verschillende sectoren moeten op elkaar worden afgestemd. Het feit dat landinrichting een verruimde geïntegreerde benadering hanteert, o.a. ook naar landbouw en landschap toe, kan tevens een meerwaarde bieden naar invulling en realisatie toe van sommige voorgenomen initiatieven. Landinrichting is hiervoor hét instrument voor de coördinatie van de inrichting van het buitengebied.

De doelstelling van landinrichting is de inrichting van landelijke gebieden te realiseren overeenkomstig de bestemmingen toegekend door de ruimtelijke ordening. Hierbij beoogt landinrichting kwaliteit, synergie en evenwicht in de ontwikkelingen van het ruimtegebruik door:

- het zoeken naar geïntegreerde oplossingen die rekening houden met relaties en verbanden ;

- het afstemmen van programma's van verschillende beleidsdomeinen om de inrichting efficiënt te laten gebeuren ;
- het bijdragen tot de realisatie van de beleidsplannen en actieprogramma's in het kader van het plattelandsbeleid, ruimtelijke ordeningsbeleid¹ en het milieubeleid ;
- in het geval van de Gentse zeehaven realiseert landinrichting ook de doelstellingen van het havenbeleid.

6.3. Geactualiseerde procedure

De procedure landinrichting is geactualiseerd waardoor men via een planprogramma snel kan inspelen op lopende initiatieven (voorstel Strategisch Plan/RUP) en een invulling kan geven in verschillende inrichtingsplannen die worden opgemaakt onder begeleiding van een planbegeleidingsgroep.

¹ Artikel 83 van het decreet Ruimtelijke Ordening bepaalt dat landinrichting wordt ingezet voor de coördinatie van de inrichting en de projectsgewijze integrale inrichting van gebieden in uitvoering van de ruimtelijke ordening.

7. TOETSING VAN DE GEWENSTE PROJECTEN AAN KWALITEITSCRITERIA EN BELEIDSDOELSTELLINGEN VAN DE VLAAMSE REGERING

7.1. Vlaams Regeerakkoord 2004

De prioriteiten van deze regering zijn o.a. :

- meer ondernemen meer werkgelegenheid ;
- gezinnen versterken ;
- een betaalbare woning voor iedereen ;
- vrije tijd, cultuur, sport, jongeren en vrijwillige inzet in verenigingen ;
- lokale besturen ;
- het mobiliteitsbeleid.
- rechtszekere ruimtelijke ordening ;
- leefmilieu ;
- ...

In het deel mobiliteitsbeleid is een hoofdstuk gewijd specifiek aan de havens:

- We evalueren en versterken de bestuurlijke vernieuwing in het havenlandschap. Uitgangspunt hierbij blijft de verzelfstandiging, de eenheid van beheer voor het havendomein, de publieke verankering en de responsabilisering van de havenbedrijven, alsook de faciliterende en stimulerende rol van het Vlaams Gewest in een evenwichtige verhouding met de havenbesturen.
- We moedigen de havens aan om hun samenwerkingsinitiatieven – van onderuit – verder te ontwikkelen en de basis te leggen voor een rationeel investeringsbeleid dat prioritair uitgaat van economische impactstudies en maatschappelijke kostenbatenanalyses.
- Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van alle zeehavens, aangepast aan de evoluerende behoeften van de scheepvaart, is de eerste prioriteit voor het Vlaamse havenbeleid.
- We versterken het beleid inzake de hinterlandontsluiting van de zeehavens met aandacht voor de modal shift naar de binnenvaart en het spoor.

- De grote infrastructuurwerken in de zeehavens en de ontsluiting ervan worden gefaseerd afgewerkt. Dit rationeel investeringsbeleid gaat uit van de economische impactstudies en maatschappelijke kosten-batenanalyses en zuinig ruimtegebruik. De ecologische impact wordt wetenschappelijk correct ingeschat. De Europese en verdragsrechtelijke context moet gerespecteerd worden. We streven maximaal naar win-win situaties inzake ecologische, infrastructurele en economische ontwikkeling met maximale betrokkenheid van alle actoren op het veld. De onvermijdbare onteigeningen worden sociaal begeleid.
- Voor elk havengebied zal een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld dat uitgaat van de hierboven geschetste principes.
- We treffen de nodige maatregelen zodat de terreinen in havengebieden effectief in gebruik kunnen worden genomen.
- We garanderen de verdere financiering van de onderhoudsbaggerwerken, ook in de aan tij onderworpen dokken.
- We zorgen voor de verdieping van de Schelde tot 13.1 meter getij-ongebonden vaart, conform de resoluties LTV-Schelde-estuarium van het Vlaams Parlement en het memorandum van Vlissingen. Voor het einde van 2004 willen we de gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse politieke beslissing daartoe rond krijgen, zodat de verdieping zonder verder tijdverlies en in volle rechtszekerheid kan worden gerealiseerd en de natuurwaarden en de veiligheid in het Scheldebekken worden versterkt.
- We realiseren een specifieke en hernieuwde ondersteuning voor onze havens die een scharnierrol vervullen in de logistieke keten en die zich hebben ontwikkeld tot grotendeels complementair functionerende poorten. Een gepaste maritieme toegankelijkheid en de noodzakelijke hinterlandverbindingen via spoor, weg en water zijn onze eerste beleidsprioriteiten.
- We ondersteunen het reeds ingezette proces dat moet leiden tot de verbetering van de maritieme toegang van de haven van Gent, de bouw van een tweede zeesluis, en zullen deze legislatuur de studies, het beslissingstraject en de besprekingen met Nederland hierover af te ronden.

In het deel rechtszekere ruimtelijke ordening wordt volgend punt opgenomen:

- Er wordt een grondbeleidsplan en een grondenbank op Vlaams niveau opgericht, die kan opereren op de grondmarkt door het aankopen en verkopen van onroerende goederen. Deze zal zich beperken tot zaken van Vlaams niveau, zoals de ontwikkeling van brownfields, strategische projecten van gewestelijk belang (stationsomgevingen), Vlaamse poorten,...), de uitoefening van de aankoopplicht en het voorkeepsrecht in ruimtelijk kwetsbare gebieden of potentiële overstromingsgebieden en het beheer van het Vlaams patrimonium.

7.2. Beleidsnota's 2004–2009

7.2.1. Beleidsnota openbare werken

Strategische doelstelling: we werken aan een geïntegreerde langetermijnvisie en beleidsstrategie voor de Vlaamse zeehavens en maken concrete realisaties mogelijk.

Vlaanderen streeft naar het maximaliseren van de maatschappelijke meerwaarde van de Vlaamse zeehavens. Het ontwikkelen van een geïntegreerde langetermijnvisie en beleidsstrategie met betrekking tot de Vlaamse zeehavens is hierbij van essentieel belang. Gestreefd wordt naar win-win situaties inzake economische, infrastructurele en ecologische ontwikkelingen met betrokkenheid van alle actoren in het veld. De duurzame economische ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens vereist afstemming tussen de beleidsdomeinen openbare werken, mobiliteit, economie, werkgelegenheid, leefmilieu, natuurbehoud en ruimtelijke ordening, enz. Het havenbeleid heeft een sturende rol in deze afstemming voor de havengebieden. Havenplanning en havenontwikkeling gebeuren in overeenstemming met ecologische en ruimtelijke randvoorwaarden, maar dit zijn niet de primaire uitgangspunten. Het primair uitgangspunt daarentegen ligt in het zo veel als mogelijk faciliteren en stimuleren van sociaal-economische havenontwikkeling. Een duidelijk procedureel kader wordt opgesteld met transparante selectiecriteria op basis waarvan kan overgegaan worden tot concrete realisaties. Ook de samenwerking van onderuit tussen de Vlaamse zeehavens of met havens in de ons omringende buurlanden ter ondersteuning van de complementariteit en diversiteit van de havens is een belangrijk luik in de opmaak van een geïntegreerde langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid.

7.2.2. Beleidsnota leefmilieu en natuur

Strategische doelstelling: beperking van de lawaaihinder veroorzaakt door industriële en andere activiteiten.

Er zal blijvend aandacht moeten gaan naar de beperking van de lawaaihinder veroorzaakt door industriële en andere activiteiten. Lawaai blijkt immers ook steeds vaker de aanleiding te zijn tot gezondheids- en andere klachten.

Operationele doelstelling: inrichtingsinstrumenten efficiënt en krachtdadig inzetten.

Het is uiterst belangrijk dat de Vlaamse overheid en het beleidsdomein Leefmilieu en Natuur blijven investeren in een leefbare en kwalitatieve open ruimte met participatie van eigenaars en gebruikers. Op die wijze wordt het beleid van de regering concreet en tastbaar op het terrein.

Door te investeren in de open ruimte wil de overheid de directe werk- en leefomgeving van de mensen verbeteren. Accenten worden hierbij gelegd op investeringen inzake het behoud en de versterking van werkgelegenheid op het platteland en ter ondersteuning van een duurzame economie, een gunstige investeringsomgeving, een toekomstgerichte verbrede landbouw, het behoud en de ontwikkeling van natuur, toeristische productontwikkeling, ruimte voor wonen en recreëren, kwalitatieve en veilige speelruimte voor kinderen.

Het beleidsdomein leefmilieu speelt hierin zijn rol via een waaier van instrumenten die doelgericht, selectief en afgestemd met instrumenten van andere beleidsdomeinen worden ingezet. Vanuit een efficiënte overheid is het noodzakelijk om de ruime financiële middelen selectief in te zetten. De instrumenten waarover het beleidsdomein Leefmilieu en Natuur beschikt zijn, naast de hierboven vermelde beheersovereenkomsten, het aankopen en beheren van gebieden, het verlenen van subsidies, het sluiten van convenanten, het werken via lokale grondenbanken, het participeren in en ondersteunen van plattelandsprojecten. De plattelandsprojecten beogen de globale regionale ontwikkeling van gebieden en/of het flankeren en ondersteunen van projecten van andere beleidsdomeinen.

De inrichting van het buitengebied is een belangrijke operationele doelstelling, waarvoor ruime budgettaire middelen voorzien worden in de landinrichting, de natuurinrichting en de ruilverkaveling. Een geïntegreerde benadering binnen de inrichtingsprojecten is essentieel om maatregelen te nemen die kunnen gedragen worden door alle sectoren en bevolkingsgroepen. Een geïntegreerde aanpak moet meerwaarden voor iedereen doen ontstaan.

De landinrichting is erop gericht om, door middel van maatregelen op het terrein, de ruimtelijke bestemmingen ook effectief te realiseren, het gebruik van de ruimte te verbeteren, kwaliteit en leefbaarheid tot stand te brengen en ingrepen met belangrijke ruimtelijke impact te begeleiden. Door een intense procesbegeleiding in de projecten kunnen mensen ter plekke ook samen verantwoordelijkheid nemen voor de kwaliteit van hun omgeving en voelen ze zich gewaardeerd door de overheid op voorwaarde dat de resultaten van de projectwerking in een rechtszekere omgeving verder blijven bestaan.

7.2.3. Beleidsnota landbouw, zeevisserij en plattelandsbeleid

Volgende aandachtspunten voor het Vlaams plattelandsbeleid worden naar voor gebracht :

- het natuurlijke milieu en de kwaliteit van het landschap staan voortdurend onder druk ;
- het behoud van de biodiversiteit in de landelijke gebieden blijft een belangrijk aandachtspunt ;
- verdroging en wateroverlast zijn voldoende gekend bij de burger; de noodzakelijke aanpak blijkt ingewikkeld ;
- een tamelijk recent maar almaar vaker gesignaleerd aandachtspunt betreft geluids- en visuele hinder ;
- zogenaamde traditionele Vlaamse landschappen en vergezichten worden aangetast of gaan teloor. Landschapsbeheer- en onderhoud wordt zeker een belangrijke uitdaging voor de toekomst ;
- het karakteristieke, Vlaamse (niet beschermd) culturele erfgoed verdwijnt stilaan ;
- het genieten van een ruim cultureel aanbod wordt door een aantal drempels verhinderd voor plattelandsbewoners ;
- het probleem van de illegale recreatieve infrastructuur verwijst naar het weerkerende vraagstuk van de zonevreemdheid ;
- er is een grote vraag naar de recreatieve ontsluiting van domeinen en gebieden. De zogenaamde trage wegen kunnen in dit kader beter worden ingeschakeld;
- betere afspraken kunnen het recreatief medegebruik (in landbouwgebied en natuurgebied) makkelijker aanvaardbaar maken ;
- streekexploratie weet meer en meer mensen te boeien ;
- het bekijken van de mogelijkheden en de beperkingen van op het platteland aansluitende economische activiteiten (zoals lifestyle, teambuilding, commercialisering streekproducten,...) biedt perspectieven.

7.2.4. Beleidsnota publiek-private samenwerking in Vlaanderen

Landinrichtingsprojecten zijn geïntegreerde projecten gericht op een kwalitatieve inrichting van het landelijk gebied. Dit wordt gerealiseerd door het creëren van samenwerkingsverbanden tussen de verschillende partners (Vlaamse administraties, provincies, gemeenten, verenigingen en particulieren). Er zijn daarnaast steeds meer nieuwe spelers in het landelijk gebied te vinden die vragen om nieuwe werkwijzen en nieuwe vormen van samenwerking, minder gericht op verkaveling, meer op groene project- en vastgoedontwikkeling. Daarbij staat de vrijwilligheid bij het zoeken naar een overeenkomst voorop.

7.2.5. Beleidsnota economie, ondernemen, wetenschap, innovatie en buitenlandse handel

In een Europese context speelt het Europees fonds voor Regionale Ontwikkelingen (EFRO) ook een belangrijke rol in de verdere ontwikkeling van Vlaanderen. Het EFRO beoogt de regionale ongelijkheden binnen de Europese Unie te verminderen via de ondersteuning van meerjarenprogramma's gericht op het bevorderen van de sociaal-economische ontwikkeling.

Tijdens de programmaperiode (2000–2006) worden in Vlaanderen meerjarenprogramma's uitgevoerd in het kader van erkende gebieden (de Doelstelling 2 gebieden), van de innovatieve acties en de communautaire initiatieven betreffende stedelijke ontwikkeling (Urban II) en internationale en interregionale samenwerking (Interreg III). Deze worden verder uitgevoerd op basis van een samenwerkingsverband tussen de Vlaamse overheid en de provinciebesturen. Volgens de voorstellen inzake de nieuwe financiële perspectieven (2007–2013) en de hervorming van het Cohesiebeleid die de Europese Commissie op 14 juli 2004 heeft meegedeeld, zou na 2006 Vlaanderen volledig in aanmerking kunnen komen voor EFRO-subsidies. Hierbij zou gewerkt worden met thematische programma's, waarbij de accenten liggen op innovatie en kenniseconomie (O&O, ondernemerschap), economische bereikbaarheid (o.a. wegen, havens, luchthavens, multimodale platformen en breedband), leefmilieu (o.a. duurzame ontwikkeling, brown fields en hernieuwbare energie) en stadsontwikkeling. Er zal bijzondere aandacht worden geschonken aan de coherentie met het Vlaams regionaal-economisch beleid en de uitbouw van een aangepaste organisatiestructuur.

7.2.6. Beleidsnota ruimtelijke ordening en monumenten & landschappen

Al te vaak botsen nieuwe bedrijventerreinen, nieuwe recreatiezones, nieuwe woongebieden, etc. (en meer en meer ook bestaande activiteiten) op weerstand van buurtbewoners of op milieuregels, of is er geen maatschappelijk en/of politiek draagvlak. De zorg om de woonkwaliteit en de open ruimte is natuurlijk terecht, maar ze mag er niet toe leiden dat het aanbodbeleid ernstig in het gedrang komt of dat het onmogelijk wordt noodzakelijke infrastructuur te realiseren. Uiteraard kunnen locaties zorgvuldig gekozen worden zodat hinder vermeden wordt. Door de grote verspreiding van functies in Vlaanderen volstaat dit echter niet (meer) om overal tot aanvaardbare oplossingen te komen. Het aanbodbeleid moet daarom worden ondersteund met concrete maatregelen om activiteiten waar mogelijk te verweven.

Het moet gaan om een omvattende strategie, met specifieke maatregelen voor de verschillende activiteiten en sectoroverschrijdend. Het mag duidelijk zijn dat dit zich ook dient te vertalen naar de ruimtebalans, waarbij het aspect verweving dient uitgeklaard te worden. Het mag niet de bedoeling zijn dat alles op een “apothekersweegschaaltje” afgewogen wordt.

In eerste instantie is het aangewezen energie te steken in maatregelen die onmiddellijk op het terrein inzetbaar zijn en zichtbare resultaten opleveren, die met andere woorden een duidelijke ruimtelijke meerwaarde hebben. Alleen op die manier kan de maatschappelijke aanvaardbaarheid ervan verhogen.

7.3. Ruimtelijke ordening

Landinrichting beoogt de bestemming toegekend door de wetgeving op de ruimtelijke ordening (art. 83 van Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening) te realiseren en wordt beschouwd als instrument ter uitvoering van de strategische opties in structuurplannen.

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen werd op 23 september 1997 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

Voor de Gentse Kanaalzone zijn volgende ontwikkelingsperspectieven uit het RSV van toepassing :

- het garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden voor de zeehavens, waarbij ook het zeehavengebied van Gent als een poort is geselecteerd en – door afbakening in ruimtelijke uitvoeringsplannen – beleidsmatig garanties worden geboden voor haar ruimtelijke uitbouw tot 2007 ;
- het optimaliseren van het lijninfrastructuurnetwerk door de categorisering naar de gewenste functie ;
- het garanderen van ontwikkelingsperspectieven voor natuur. Meer specifiek geeft het RSV aan dat voor alle zeehavengebieden samen maximum 5 % van de oppervlakte gereserveerd moet worden voor ecologische infrastructuur, waarbij de havenactiviteiten niet worden gehinderd. Om een voorbeeldrol te vervullen, wordt deze 5 %-doelstelling ook voor het Gentse zeehavengebied vooropgesteld ;
- wonen en werken concentreren in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied.

De haven van Gent is in het RSV geselecteerd als poort van Vlaams belang. Wegens de grootschalige havengebonden bedrijvigheid en de multimodale logistieke diensten is de Gentse zeehaven een belangrijke troef voor de verdere ontwikkeling van de bedrijvigheid in de provincie.

Landinrichting wordt in het RSV beschreven als instrument voor het buitengebied; landinrichtingsprojecten worden er omschreven als strategische projecten voor het buitengebied.

Ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening zeehavengebied Gent/inrichting R4-oost en R4-west”

De Vlaamse Regering heeft op 15 juli 2005 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening Zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west” definitief vastgesteld.

Ontwerp Ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening grootstedelijk gebied Gent”

Op 10 oktober 2004 werd het ontwerp RUP “Afbakening grootstedelijk gebied Gent” voorlopig vastgesteld. Deze afbakening sluit aan bij de afbakening van het Gentse zeehavengebied.

Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Het ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen werd op 10 december 2003 definitief door de provincieraad vastgesteld. Op 18 februari 2004 werd het door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het Ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen is in werking getreden op 24 maart 2004.

In het richtinggevend gedeelte wordt aangegeven dat de Gentse zeehaven verder als multimodale economische poort dient ontwikkeld te worden. De R4 wordt uitgebouwd als grootstedelijke verdeelweg, de ontbrekende schakels R4-zuid en de Sifferverbinding dienen worden weggewerkt. De bossen binnen de Gentse kanaalzone worden vooropgesteld als prioritaire bosuitbreidingsgebieden. Gent-zeehaven fungeert als verzamelpunt voor het goederentransport uit Oost-Vlaanderen en dient als knooppunt van Vlaams belang voor goederentransport.

Gemeentelijke structuurplannen

Van de drie betrokken gemeenten is enkel het ruimtelijk structuurplan van Gent goedgekeurd en dit op 9 april 2003.

In het richtinggevend gedeelte wordt de Gentse haven omschreven als een economische poort op Vlaams niveau. Het zeekanaal Gent-Terneuzen en de verschillende dokken zijn de dragers van de ruimtelijke structuur van dit maritiem-industrieel complex. De havenactiviteiten worden omgordeld door een groene buffer gekoppeld aan een aantal landschappelijke elementen. De leefbaarheid van de kernen (Destel-donk, Sint-Kruis-Winkel, ...) staat voorop en wordt op een creatieve wijze gegarandeerd door een basisvoorzieningenaanbod en door een afdoende afscherming van (de hinder van) de naastgelegen haven. De ruimtelijke opties inzake natuur zijn in het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan geïntegreerd.

7.4. Milieubeleidsplannen

De Vlaamse Regering keurde op 19 september 2003 het Milieubeleidsplan 2003-2007 goed. Dit plan zet de bakens uit voor het milieubeleid in Vlaanderen, tot 2007. Het plan geeft niet alleen de richting aan waarin de overheid wil gaan met het milieubeleid, maar maakt ook duidelijk aan burger en bedrijfsleven wat zij op milieuvlak kunnen verwachten van de overheid de komende jaren.

Het provinciaal milieubeleidsplan voor de periode 2005–2009 werd op 21 april 2005 definitief vastgesteld door de provincieraad. Hierin wordt het provinciaal milieu- en natuurbeleid geformuleerd van 2005 tot 2009. De link met het gebied van de Gentse Kanaalzone kan worden gelegd bij enerzijds de opdracht om gebiedsgerichte projecten zoveel mogelijk te ondersteunen door onder meer onderzoek naar hinder en anderzijds door aandacht voor natuurverbindingsgebieden.

Het milieubeleidsplan voor de periode 2005–2009 werd op 28 juni 2005 goedgekeurd door de gemeenteraad.

Voor de gemeente Evergem is een ontwerp milieubeleidsplan 2005-2009 klaar. Het document wordt voorgelegd aan het Vlaams Gewest in september 2005. De gemeente Zelzate heeft een milieubeleidsplan 2000–2004.

8. PRIORITEITENSTELLING EN FINANCIERING

In het RUP Afbakening zeehavengebied Gent staat dat de koppelingsgebieden moeten worden ingericht vóór of gelijktijdig met de ontwikkeling van de nabijgelegen economische zone om de hinder voor de omwonenden te beperken.

Na goedkeuring van het planprogramma wordt in samenspraak met de betrokken diensten een timing voor het opmaken van de inrichtingsplannen opgesteld. De volgorde waarin dit gebeurt, hangt samen met de voortgang van de ontwikkeling van de economische zones.

Op niveau van het planprogramma is het onmogelijk om een realistische inschatting van de kostprijs te maken. De goedkeuring van het planprogramma impliceert dan ook nog geen financiële engagementen van de mogelijke partners zoals omschreven in punt 5. Het betreft enkel een engagement om de gedefinieerde inrichtingsprojecten verder uit te werken via de procedure landinrichting. De feitelijke financiële engagementen gebeuren op niveau van de verschillende inrichtingsplannen waarin bepaald wordt wie de financierders zijn, waarin de investering wordt gepland en hoe groot het aandeel van de partners hierin is.

Bijlage

Verduidelijking terminologie planfiguren landinrichting

De verschillende planfiguren landinrichting worden gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de procedure tot opmaak van landinrichtingsplannen en houdende opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juni 1996 houdende nadere regelen betreffende de landinrichting en houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 1998 houdende subsidiëring van de landinrichtingswerken.

Planprogramma

Een planprogramma omvat een gemotiveerde selectie van één of meerdere inrichtingsprojecten landinrichting op basis van een analyse van de aanwezige inrichtingsproblematiek en een concrete vraag tot inzet van het inrichtingsinstrument.

Volgens artikel 5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 omvat een planprogramma:

- 1° een niet limitatief overzicht van lopende, geprogrammeerde of gewenste projecten op vlak van inrichting en beheer uitgaande van de diensten van de Vlaamse Regering, de agentschappen, de provincie(s), de gemeente(n), publiekrechtelijke rechtspersonen en indien passend binnen de doelstellingen van landinrichting, van privaatrechtelijke rechtspersonen;
- 2° een overzicht van de projecten waarvoor er een concrete vraag is om landinrichting als ondersteunend instrument in te zetten;
- 3° inrichtingsprojecten landinrichting die nodig zijn, waarbij voor elk project de doelstellingen, de meerwaarde van landinrichting en het tijdsplan worden weergegeven en het gebied wordt bepaald
- 4° de toetsing van de gewenste projecten aan kwaliteitscriteria en de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse Regering;
- 5° een prioriteitenstelling van de inrichtingsprojecten landinrichting.

Inrichtingsproject landinrichting

Een planprogramma voor een gebied dat in aanmerking komt voor landinrichting omvat één of meerdere inrichtingsprojecten landinrichting.

Volgens artikel 5, 3° en 5° van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 wordt voor elk inrichtingsproject landinrichting de doelstelling, de meerwaarde van landinrichting, het tijdspad, de gebiedsafbakening en de prioriteitenstelling opgenomen in het planprogramma.

Landinrichtingsplan

Volgens artikel 9 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 wordt voor elk inrichtingsproject landinrichting een landinrichtingsplan opgemaakt. Het landinrichtingsplan bevat één of meerdere inrichtingsplannen.

Inrichtingsplan

Volgens artikel 9 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 omvat het inrichtingsplan de uitwerking van maatregelen, handelingen en werken die nodig zijn om het inrichtingsproject landinrichting te realiseren. Het inrichtingsplan omvat tevens een uitvoeringsprogramma. Aan elk inrichtingsplan wordt een financieringsplan toegevoegd.

Voor het landinrichtingsproject “Gentse Kanaalzone – koppelingsgebieden, fase 1” wordt:

- één planprogramma opgemaakt
- dit planprogramma omvat één inrichtingsproject landinrichting m.n. “Gentse Kanaalzone – koppelingsgebieden, fase 1”
- na de goedkeuring van het planprogramma zal dit inrichtingsproject worden uitgewerkt in meerdere inrichtingsplannen.