

Bijlage 1: toelichting projectgebied



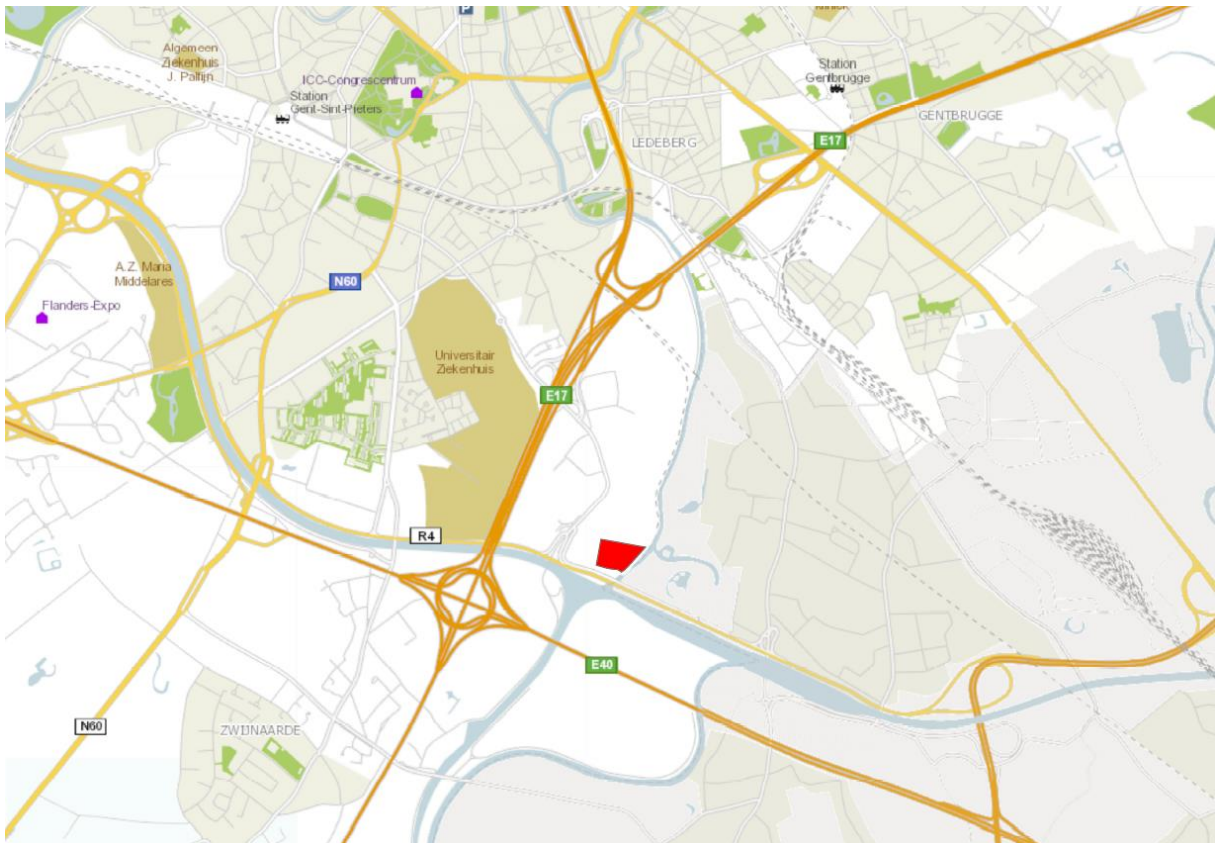


sogent

samen ontwikkelen we onze stad

1. Toelichting projectgebied

1.1. Projectgebied



De site is circa 3,5 ha groot (35.000m²) en is eigendom van MIO Zwijnaarde NV, een dochtervennootschap van sogent. De site zal in eigendom blijven van deze vennootschap.

De ontwikkeling met en rond de Ghelamco arena markeert het gebied. MIO bevindt zich ten oosten hiervan en geeft uit op de Boven-Schelde, ter hoogte van de E3-sluis. Deze sluis wordt enkel gesloten bij erg hoge waterstanden om de Gentse binnenstad te vrijwaren.

De site maakt deel uit van het bedrijventerrein 'Gent Zuid I', gelegen in de zuidelijke mozaïek¹ van Gent. Dit bedrijventerrein bevindt zich aan de kruising van de E17 en E40, en aan de kruising van de Schelde en de Ringvaart. Parallel aan de Ringvaart ligt infrastructuurenbundel R4 / fietssnelweg / Sluisweg. Op vandaag is de site nog niet ontsloten

¹ De zuidelijke mozaïek is een dynamische zone in het zuiden van Gent. Ze omvat het gebied gelegen langs de R4 gaande van The Loop over verschillende projecten in het zuiden van Gent (vb. Technologiepark Ardoyen, Eiland Zwijnaarde,...) tot de grens met Merelbeke.



op de openbare weg, maar in de toekomst moet de aansluiting gebeuren aan de Sluisweg, de kleinschaligere ventweg naast de R4.

Op vandaag is de site een stortplaats (1955-1995), met name een gipsstort. Er werd zwarte gips en witte gips gestort op het terrein (in totaal 80.000m³). Het betreft neutralisatiegips afkomstig van de cellofaanafdeling van een voormalig bedrijf gelegen ten noorden van het gipsstort. Volgens het werkplan zou dit in de eerste fase (tot ca. 1988) uitgedroogd slib van de cellofaan-productie zijn. Het slib bevat veel zwavelzuur en werd geneutraliseerd met kalkmelk. Na een bezinking werd het overgepompt naar het stortterrein waar het slib verder bezonk en uitdroogde. Volgens het werkplan zou het uitgedroogde slib na enige tijd afgevoerd worden, hetgeen niet gebeurde.

In 1987 werd de neutralisatie-installatie uitgebreid met een filterinstallatie zodat het slib in steekvaste vorm naar het stortterrein gebracht kon worden. Er werd in het werkplan gesproken van het vullen van het kleinste bekken wat doet vermoeden dat maar een deel van het stort met steekvast slib gevuld werd.

Bovenop de gipslaag werd in de periode 1995-1996 een afdeklaag bestaande uit klei en zand gelegd (105.000m³). Het maaiveld bevindt zich thv het gipsstort ca. 11 m hoger dan het omliggende terrein. Tijdens het veldwerk werd duidelijk dat het gips afgedekt werd met een worteldoek.

Het OBO is reeds opgemaakt en werd ingediend bij OVAM dd juni 2023.

1.2. Stedenbouwkundige context

GEWESTPLAN VLAANDEREN

De UCB-site is volgens het gewestplan volledig gelegen in industriegebied.

Industriegebieden zijn volgens de (beperkte) stedenbouwkundige voorschriften louter bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Daarnaast laten de voorschriften nog complementaire dienstverlenende bedrijven toe die limitatief omschreven worden; het gaat om bankagentschappen, transportbedrijven, collectieve restaurants of opslagplaatsen voor goederen. Met uitzondering van deze functies zijn géén andere activiteiten toegestaan.

Autonome kantoren en detailhandel zijn dus met andere woorden uitgesloten. Voor de volledigheid geven we nog mee dat de Vlaamse codex ruimtelijke ordening nog een beperkt aantal kleinere werken van algemeen belang toelaat in afwijking van de gewestplanvoorschriften, zoals bv. het inrichten van een openbare parking of het oprichten van kleine nutsgebouwen.

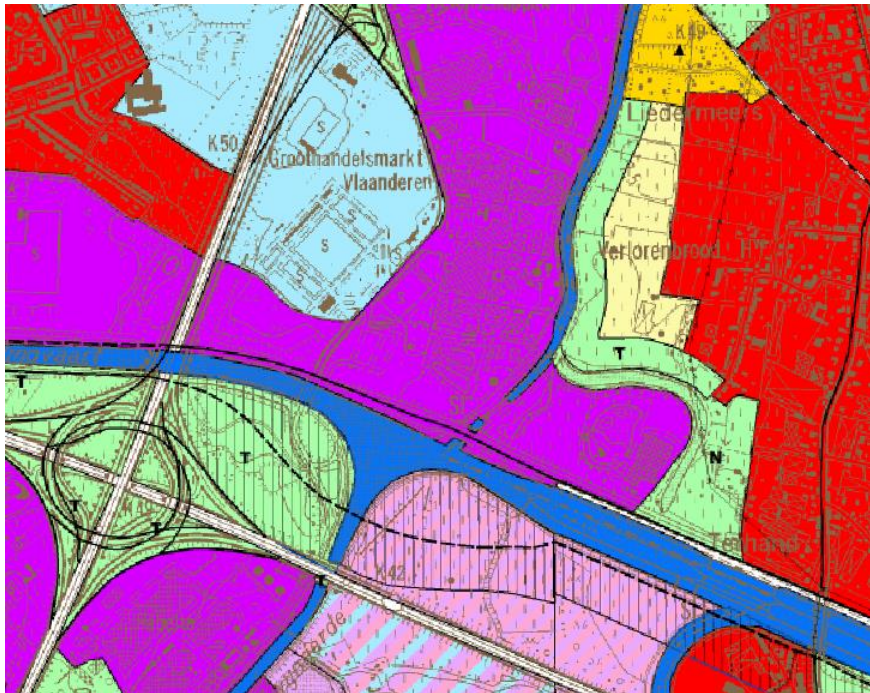




sogent

samen ontwikkelen we onze stad

Er is geen RUP opgemaakt voor de site, er dient met andere woorden gewerkt te worden binnen de huidige gewestplanbestemming.



1.3. Randvoorwaarden en ambities projectgebied

De ruimtelijke randvoorwaarden van en in de omgeving van de site kunnen in het kort als volgt opgesomd worden:

- Grootte site: 35.000m² en bebouwbare grondoppervlakte +/- 20.000m², minimale V/T verhouding = 1
- Bouwlijn dient op +/- 20m van de Leebeek te liggen, afgestemd met de bouwlijn van de Blue Towers en de bouwlijn van buur Amcor
- Waardevolle groene en blauwe zones langs Leebeek (met inbuizing) en Schelde
- Gasleiding Fluxys langs Ringvaart, Leebeek en verder langs Schelde
- Waterwinplaats (en de bereikbaarheid) van de brandweer onder de R4 brug
- Positie jachthaven na de sluis, zijde Gent en zijde Merelbeke
- Mobiliteit en ontsluiting: algemeen wordt gesteld dat er geen hoogdynamische functie² mag plaatsvinden op de site. Concreet wordt verwezen naar de parkeerrichtlijnen³ van stad Gent.

² Een hoogdynamische functie is een functie die veel voertuigbewegingen aantrekt. Deze voertuigbewegingen kunnen veroorzaakt worden door personeel, door bezoekers of door leveranciers.

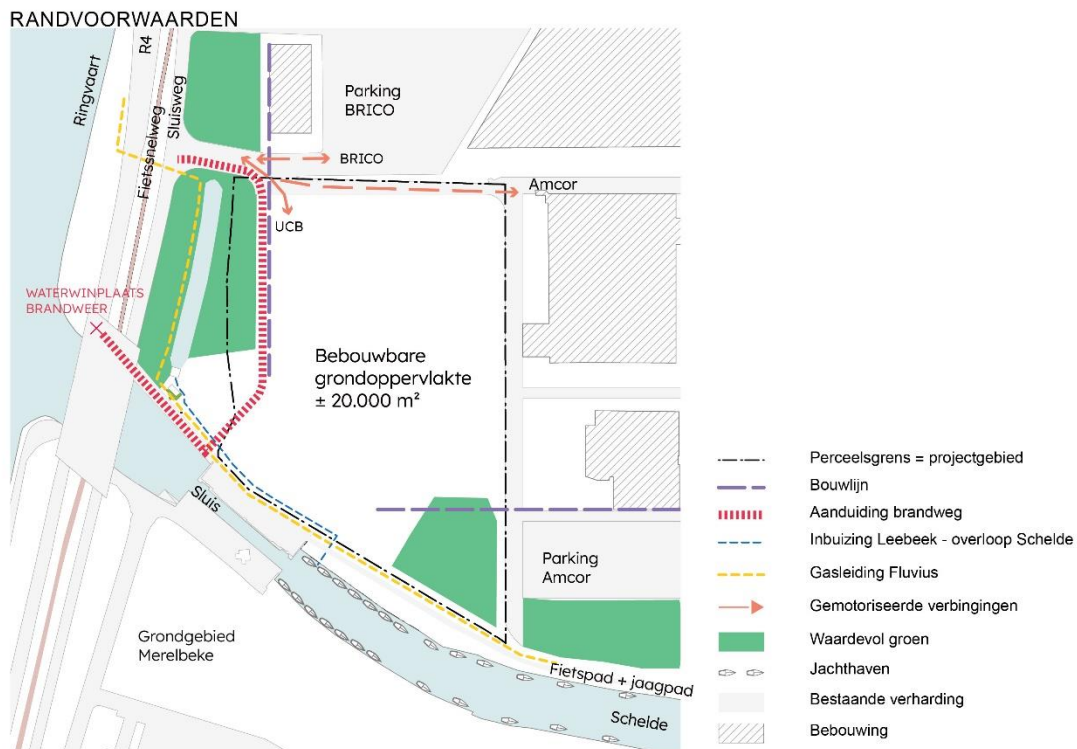
³ Zie parkeerrichtlijnen stad Gent op: <https://stad.gent/nl/wonen-bouwen/stadsvernieuwing/toekomstvisie-voor-stadsvernieuwing/parkeerrichtlijnen-voor-bouwprojecten>





sogent

samen ontwikkelen we onze stad



De UCB-site wordt beschouwd als een multimodale hub, dit kunnen we opsplitsen in drie deelambities, zie ook bijlage 2, Nota haalbaarheidsonderzoek:

1. Ontsluiting gemotoriseerd verkeer waar de voorkeur uitgaat naar een gecombineerde in- en uitrit aan de Blue Towers – Brico, waarbij ook de ontsluiting van Amcor opgenomen wordt. Een alternatief zou een nieuwe en aparte ontsluitingsweg kunnen zijn iets meer oostelijk gelegen, maar hier dient rekening gehouden te worden met het hoogteverschil boven de Leebeek.
2. Verbinding van het fietspad langs de Schelde met het fietspad langs de R4. Het voorkeurspad loopt doorheen de site, waar het fietspad omhoog geleid wordt in de noordelijke hoek van de site om op die manier verderop aan te sluiten. Een alternatief zou een omleiding rondom de site kunnen zijn, hier dient echter voldoende aandacht besteed te worden aan de kruising met het gemotoriseerd verkeer.
3. Positie van de kade infrastructuur. De meest aangewezen positie voor een kade ligt tussen de brug van de R4 en de sluis. Deze positie behoudt maximale mogelijkheden zowel voor de (regionale) aansluiting van verschillende boottypes voor aan- en afvoer, als voor een vlotte verbinding met de site om de goederen aan- en af te



voeren tussen boot- en landzijde. Ter uitbreiding zou nagedacht kunnen worden over een kade aan de Ringvaart of een kade na de Sluis richting Gent centrum.

