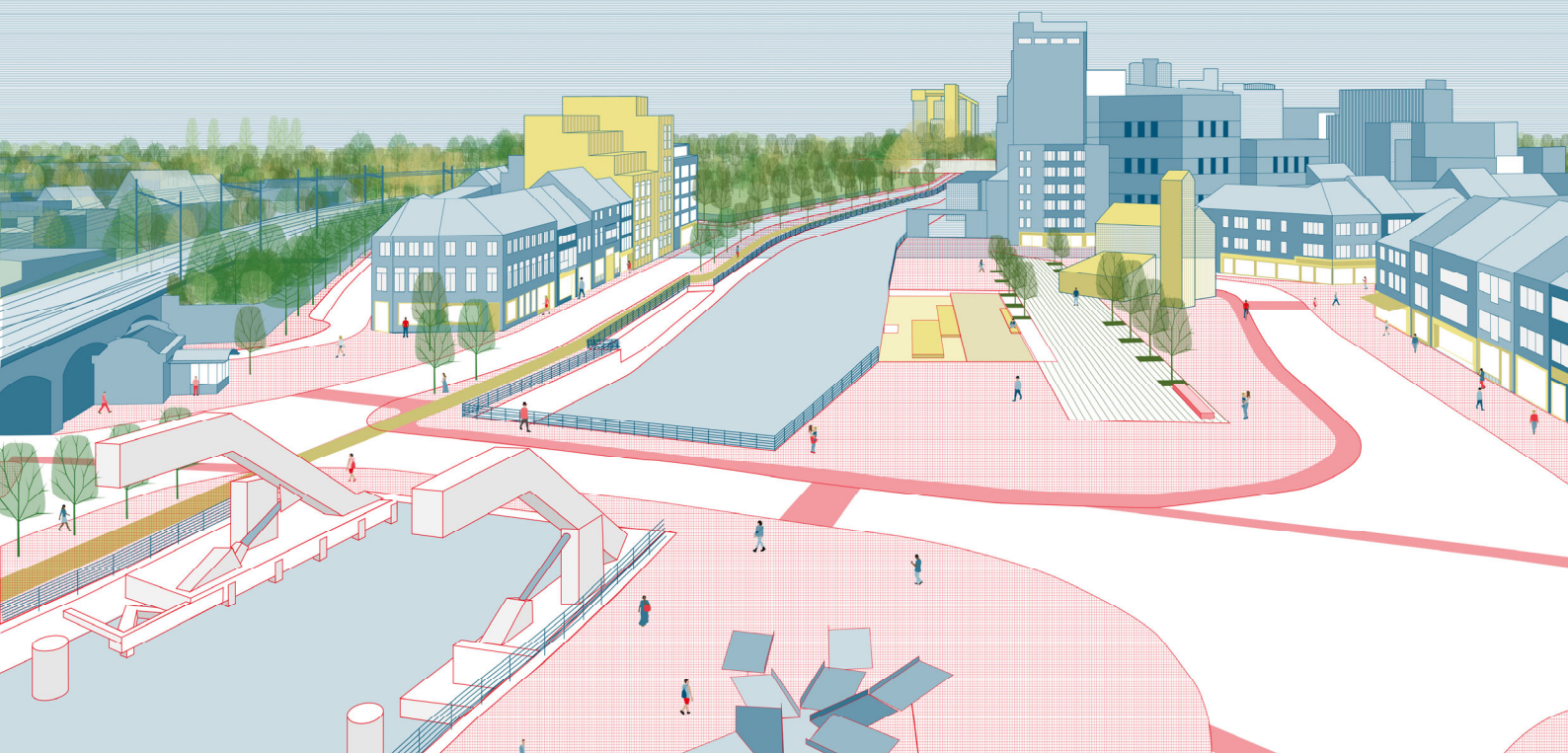


# Toelichtingsnota bij de stedenbouwkundige verordening

## 'De Kaaien'

Stad Aalst



**Toelichtingsnota 'De Kaaien'**  
ontwerpversie december 2020

Vastgesteld door de gemeenteraad op 26/01/2021

COLOFON

**Opdrachtgever**

Stad Aalst  
Werf 9  
9300 Aalst



**Onderzoeksteam**

Arnout De Waele  
Gertjan Lebrun  
Roel Meeus  
Dirk Van Heuven

**Atelier Romain**

Dendermondsesteenweg 50  
9000 Gent  
+32 (0) 9 233 69 76  
[info@atelierromain.be](mailto:info@atelierromain.be)  
[www.atelierromain.be](http://www.atelierromain.be)



**Publius advocaten**

Beneluxpark 27  
8500 Kortrijk Gent  
+32 (0) 56 74 56 00  
[info@publius.be](mailto:info@publius.be)  
[www.publius.be](http://www.publius.be)



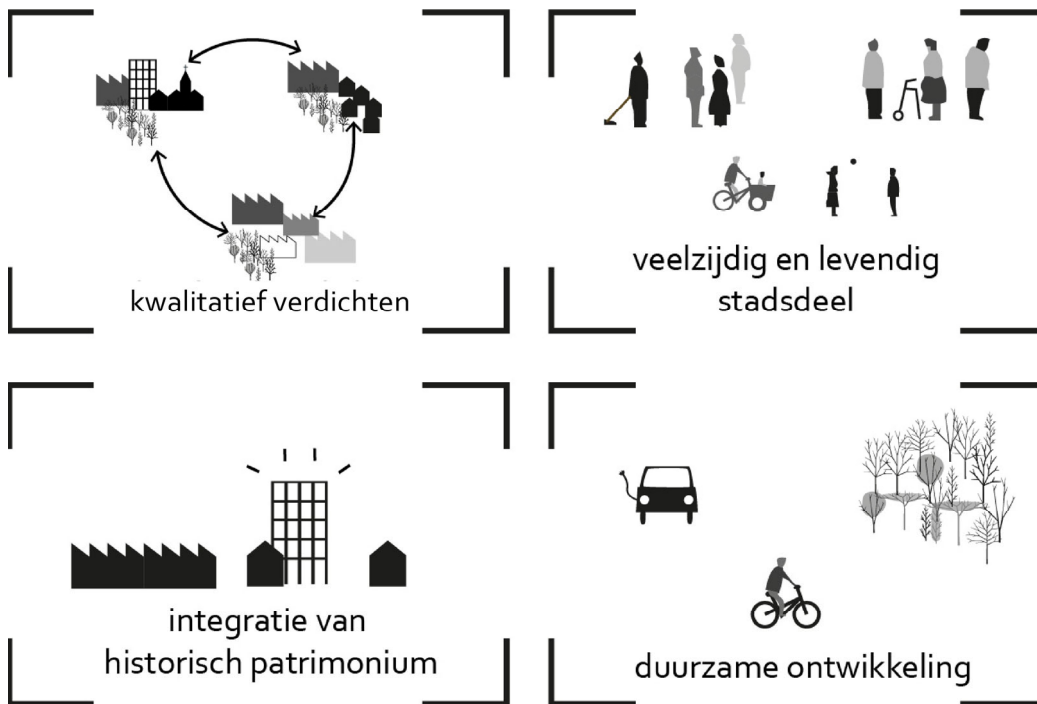
## INHOUDSOPGAVE..... 3

1	<i>Doel van de verordening</i>	4
2	<i>Toepassingsgebied (art. 2)</i>	6
3	<i>Inhoudelijke aspecten</i>	9
3.1	<i>Kwaliteitsbewaking (art. 3)</i>	9
3.2	<i>Behoud van beeldbepalend erfgoed (art. 4)</i>	10
3.3	<i>Levensbestendig wonen langs de Kaaien (art. 5)</i>	12
3.4	<i>Woningkwaliteit en beeldkwaliteit (art. 6)</i>	14
3.5	<i>Autoparkeren (art. 7)</i>	17
3.6	<i>Fietsparkeren (art. 8)</i>	19
3.7	<i>Collectieve verwarmingsinstallatie (art. 9)</i>	20
3.8	<i>Stedenbouwkundige last (art. 10)</i>	20

# 1 Doel van de verordening

In het hart van de stad ligt de voormalige industriële zone langs de Dender. Op beide oevers heeft de stad hierdoor steeds een afstand tot de rivier gehouden. Met de stopzetting van de meeste industriële activiteiten en de toekomstige groei van de stad, staat Aalst voor de historische kans om de oevers terug bij elkaar te brengen met een uniek stadsproject, en de relatie van de stad met de rivier te herdefiniëren. Dit nieuw stadsdeel krijgt de naam 'De Kaaien'. De komende 20 jaar zal het gebied langsheen de Dender worden opgewaardeerd en aantrekkelijker worden gemaakt door in te zetten op stedelijke herontwikkeling.

De doelstellingen die de stad met deze verordening voor ogen heeft, worden geformuleerd vanuit onderstaande vier thematische ambities:



Figuur 1: De 4 krachtlijnen 'De Kaaien'

- **Stimuleren kwalitatieve verdichting – krachtlijn 1:**
  - o Ontwikkelingen langsheen de Dender moeten zich kwalitatief inpassen in het bestaande weefsel van de stad. Het project wordt goed ingepast in het bestaande publieke ruimtenetwerk en (speel)weefsel en geeft er een meerwaarde aan. Het publieke ruimtenetwerk structureert de bewoning en niet *vice versa*: publieke ruimte mag geen 'restruimte' zijn. De nood aan bijkomende publieke ruimte is hoog in het stadsdeel van De Kaaien. Deze publieke ruimte moet het projectniveau overstijgen en op een hoger niveau kunnen functioneren, wat voldoende oppervlakte, een goede inpassing en voldoende buffering vergt.
  - o De stad bouwt de nodige garanties in om de ontwikkeling van **kwalitatieve woningen** en diverse woningtypes binnen 'De Kaaien' te stimuleren. Het verdichten mag niet ten koste

- gaan van de woningkwaliteit en de beeldkwaliteit van De Kaaien. De verordening omvat daarom bepaalde minimale kwaliteitseisen inzake architectuur, buitenruimte, materiaalgebruik, mix van woningtypes, etc.
- De komende jaren zal de stad investeren in de heraanleg/renovatie van de infrastructuur rond de Dender. De verordening voorziet daarom in een **systeem van (financiële) stedenbouwkundige lasten** die een compensatie vormen voor de infrastructuurwerken die nodig zijn om tot een kwalitatief herontwikkeling te komen.
  - **Integreren van historisch patrimonium – krachtlijn 2:**
    - 'De Kaaien' is rijk aan gebouwen die verwijzen naar het (industriële) verleden: een kwaliteit die de stad wenst te koesteren. De verordening heeft niet alleen tot doel om een selectie van deze **waardevolle en beeldbepalende gebouwen** te behouden, maar ook om ervoor te zorgen dat projecten in de omgeving van deze gebouwen geen negatieve invloed uitoefenen op de erfgoedwaarden van deze gebouwen.
  - **Creëren van een veelzijdig en levendig stadsdeel – krachtlijn 3:**
    - 'De Kaaien' moet een veelzijdig en levendig stadsdeel worden. De verordening trekt de kaart van levensloopbestendig wonen. Naast eisen voor de buitenruimte worden voldoende kwalitatieve woongelegenheden en een gezonde mix van bewoners binnen het stadsdeel nagestreefd. De verordening verplicht hiertoe projecten te voorzien in de nodige **minimumgroottes en een mix aan type wooneenheden**. Een diversiteit aan doelgroepen kan hier een plek vinden: van jong tot oud, alleenstaanden, éénoudergezinnen, nieuw samengestelde gezinnen, gezinnen met kinderen.
    - De aanwezigheid van groen en open ruimte is daarbij cruciaal: een robuuste open ruimte structuur voor De Kaaien is noodzakelijk om de vooropgestelde doelgroepen te kunnen aantrekken. Publieke ruimte wordt zo veel mogelijk gebundeld en verbonden in een netwerk. Groen is meer dan 'zichtgroen' en is ook (avontuurlijk) 'gebruiksgroen' en 'speelgroen': er zijn paadjes, gazon, voldoende 'robuust' groen, bosjes, klimbomen, kleuren geurtuin... Groen en open ruimte bevorderen in sterke mate de leefbaarheid en aantrekkingskracht van de stad.
    - Een menging van functies met onder andere woonondersteunende functies draagt sterk bij tot de levendigheid van de plek. Hierdoor zal de leefbaarheid en de aantrekkingskracht van het projectgebied sterk verhogen. De schaal en de uiterst strategische inplanting van het projectgebied laten toe om ook regionale functies aan te trekken.
  - **Stimuleren duurzame ontwikkeling – krachtlijn 4:**
    - Een robuuste open ruimte visie wordt opgemaakt voor 'De Kaaien' met het oog op het vergroenen van het projectgebied. Dit resulteert in het behoud van open ruimte en de nood aan de realisatie van een samenhangend omgevings- en groenplan voor de aanleg van infrastructuur en de publieke, collectieve en onverharde ruimtes. Maatregelen dienen klimaatrobuust te zijn.
    - Gezien de nabijheid van het station, het aanwezige openbaar vervoer en de vele voorzieningen in de buurt heeft de verordening tot doel om het gebruik van alternatieve vervoersmodi te stimuleren. De verordening omvat daartoe de nodige normen voor bijkomende autoparkeerplaatsen en minimum verplichtingen en kwaliteitsgaranties voor fietsparkeerplaatsen. Voor duurzamere maatregelen zoals deelmobiliteit en gedeeld ruimtegebruik worden kortingen toegekend op de normen.

## 2 Toepassingsgebied (art. 2)

De contour van verordening strekt zich *in globo* uit tussen de Tupperware-site in het noorden en Ter Muren (Erembodegem) in het zuiden over een afstand van circa 2,7km langsheen beide oevers van de Dender. De provincieraad en de gemeenteraad kunnen stedenbouwkundige verordeningen uitvaardigen voor de volledige provincie, resp. de volledige gemeente of voor een deel ervan. Ook hier moet het geldingsgebied blijken uit de verordening zelf. De mogelijke onderwerpen voor de provinciale en de gemeentelijke verordeningen zijn dezelfde als deze aangegeven voor het gewest. Dit artikel 2.3.1 VCRO bepaalt dat:

*De gemeenteraad kan gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen vaststellen voor een deel van of voor het hele grondgebied. Die verordeningen bevatten de nodige stedenbouwkundige voorschriften om te zorgen voor :*

- 1° de gezondheid, de instandhouding, de stevigheid, de fraaiheid en de esthetische waarde van de bouwwerken, de installaties en hun omgeving, en ook hun veiligheid, met name de beveiliging tegen brand en overstroming;*
- 2° de thermische en akoestische kwaliteit van de bouwwerken, de energiebesparingen en de energierugwinning, de uitbouw van collectieve energievoorzieningen waarop desgevallend verplicht moet worden aangesloten;*
- 3° de instandhouding, de gezondheid, de veiligheid, de bruikbaarheid en de schoonheid van de wegen, de toegangen en de omgeving ervan, evenals het ruimtelijk waarborgen van een adequate mobiliteit;*
- 4° de aanleg van voorzieningen, met name de water-, gas- en elektriciteitsvoorziening, de verwarming, de telecommunicatie, de opvang van afvalwater en regenwater, de afvalophaling en de windmolens;*
- 5° de bewoonbaarheid van de woningen;*
- 6° het verbieden van werken waarvoor een omgevingsvergunning vereist is op bepaalde uren en dagen met het oog op het behoud van de leefkwaliteit en de doorgang van het langzaam verkeer;*
- 7° de toegang voor personen met een functiebeperking tot al dan niet bebouwde onroerende goederen of delen ervan toegankelijk voor het publiek, tot installaties en wegen;*
- 8° de gebruiksveiligheid van een goed dat toegankelijk is voor het publiek;*
- 9° de maatregelen inzake het ruimtelijk begrenzen van milieuhinder en het waarborgen van een adequate waterhuishouding;*
- 10° de aanleg van groen en beplantingen;*
- 11° de bewerkstelling van een vermenging van kavels, woningen en woonvoorzieningen die tegemoetkomen aan de behoeften van diverse maatschappelijke groepen, met dien verstande dat voorschriften betreffende de creatie van een bescheiden woonaanbod opgenomen worden in bijzondere stedenbouwkundige verordeningen, onder de voorwaarden, vermeld in boek 4, titel 2, hoofdstuk 1, afdeling 1, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;*
- 12° de versterking van de leefbaarheid en de aantrekkingskracht van steden en dorpskernen;*
- 13° ...*

*Die stedenbouwkundige verordeningen kunnen betrekking hebben op de bouwwerken en installaties boven en onder de grond, op de publiciteitsinrichtingen, de antennes, de leidingen, de afsluitingen, de opslagplaatsen, de onbebouwde terreinen, de wijziging van het reliëf van de bodem, en de inrichting van ruimten ten behoeve van het verkeer en het parkeren van voertuigen buiten de openbare weg.*

*De stedenbouwkundige verordeningen kunnen :*

- 1° functiewijzigingen die in beginsel toegelaten zijn, uitsluiten, of aan dergelijke functiewijzigingen voorwaarden verbinden;*
- 2° het wijzigen van het aantal woongelegenheden in een gebouw regelen;*
- 3° normen bevatten betreffende de oppervlakte van functies en de afmetingen van gebouwen, constructies of publiciteitsinrichtingen*

Verordeningen zijn in staat om in te grijpen in de handelingen die voor vergunning vrijgesteld zijn of meldingsplichtige handelingen. Art 4.2.5 VCRO bepaalt dat:

*Provinciale en gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen kunnen :*

- 1° ...;*
- 2° voor meldingsplichtige handelingen een vergunningsplicht invoeren;*
- 3° voor vrijgestelde handelingen een meldingsplicht invoeren.*

Deze contour van deze verordening werd verder verfijnd, rekening houdende met onderstaande principes:

- Om een financiële last te kunnen koppelen aan omgevingsvergunningen moet het project zich in de 'nabijheid' bevinden van de projecten die die lasten doen ontstaan. Het **eerste bouwblok op zowel linker- als rechteroever** dat aansluit op de Dender situeert zich ontegensprekelijk in de nabijheid van De Kaaien. De percelen die zijn gelegen binnen deze bouwblokken hebben een visuele relatie met de Dender en zullen, gezien hun nabijheid, bij de Dender het sterkst de (meerwaarde-)effecten ondervinden van de heraanleg van De Kaaien. Het is dan ook te verantwoorden dat deze bouwblokken worden opgenomen binnen het strategisch project en dat aan deze percelen lasten worden gekoppeld.
- De contour moet de pleinruimtes bevatten die worden heraangelegd of reeds aangelegd zijn. Ter hoogte van de (te creëren) **pleinen** wordt voorgesteld om de percelen die door de creatie van het plein rechtstreeks een visueel contact krijgen met de Dender ook mee te nemen binnen de contour (ook al maken ze deel uit van de bouwblokken in tweede lijn).
- De markante en **beeldbepalende gebouwen** langs de Dender die herinneren aan het (industriële) verleden van Aalst moeten ook opgenomen worden binnen de contour. Het beleidskader voorziet immers in het behoud van deze gebouwen, en we willen sturen in de verdere ontwikkeling/herbestemming van deze gebouwen. Het moet duidelijk zijn over welke gebouwen dit gaat, welke behoren tot het strategisch project en welke niet.

Het geografisch toepassingsgebied van de verordening voor De Kaaien in Aalst wordt gevormd door een combinatie van straten, straatdelen, perceelsgrenzen en infrastructuren die het toepassingsgebied omsluiten. In bepaalde gevallen valt de contour ook samen met bestaande grenzen van RUP's. Informatief is in bijlage de contour van verordening opgenomen:

- Aan de noordzijde op rechter Denderoever wordt voorgesteld om de contour van het strategisch project te laten samenvallen met de contour van het **RUP Tragel**. Dit betekent dat de beleidsvisie van toepassing wordt bij eventuele transformaties van het ganse bouwblok tussen de kaai en de Verbrandhofstraat én op een kleine zone ten noorden van het ringviaduct. Gezien de ligging op 'de kop' is het wenselijk om de kwaliteitseisen (baksteenarchitectuur ed) ook op deze zone te laten gelden. De zone zal ontegensprekelijk mee genieten van de effecten van de herontwikkeling van 'De Kaaien'.

- Aan de noordzijde op linkeroever wordt de contour van het RUP '**Herontwikkeling Tragel** **site noord**' gevolgd.
- Meer zuidelijk op linkeroever wordt het volledige industriegebied tussen spoor en Dender meegenomen ('**Tragel Zuid**').
- Ter hoogte van het station en de pendelparking wordt de zone die in het kader van het Gewestelijk RUP Afbakening Regionaal Stedelijk Gebied Aalst werd herbestemd als 'stedelijk ontwikkelingsgebied (SO)' (zowel **pendelparkingsite** als **Manchestergebouw/AC Aalst**) mee opgenomen binnen de contour. Gezien de nabijheid bij de Dender en het beeldbepalende karakter (o.a. van het Manchestergebouw) is het wenselijk om beide op te nemen.
- het **Werfplein** zelf maakt onderdeel uit van het strategisch project.
- De volledige projectzone van de **carglassite** wordt mee opgenomen binnen de contour. Het bouwdoos is vergund en de volumes houden qua inplanting geen rekening met de oude (maar nog steeds bestaande) perceelsconfiguratie, waardoor we kunnen motiveren dat het in dit geval zeer verwarrend zou zijn om de oude percelen nog te volgen. Uit het stedenbouwkundig concept (vrijstaande volumes in een parkachtige omgeving) en publieke erfdienstbaarheid ertussen, blijkt dat het project zich opent naar het Werfplein en er dus op zijn geheel in directe relatie mee staat. Vandaar dat het best op zijn geheel mee opgenomen wordt. Het project bevat ook het neoclassistische herenhuis langsheen de Vaartstraat. De opname van dit pand kan bijkomend gemotiveerd kunnen worden vanwege haar erfgoedwaarde (inventaris bouwkundig erfgoed). De bouwaanvraag van de carglassite bevat tenslotte ook nog een perceel dat uitgaat op de Molenstraat. Dit perceel ligt verder weg van De Kaaien, heeft er geen directe relatie mee en is binnen het project een uitloper 'weg van De Kaaien' waardoor we kunnen motiveren waarom we dit perceel als enige binnen het carglass-project niet meenemen.
- Op Rechteroever worden de **bouwblokken langsheen de Pierre Corneliskaai** binnen de contour opgenomen. Deze zone is momenteel industrie volgens de inkleuring van het gewestplan en zal in de toekomst opgenomen worden in het plangebied van een gemeentelijk RUP om deze te gaan herbestemmen naar stedelijke projectzones. Deze bouwblokken zullen dus een meerwaarde kennen.
- De bouwblokken tussen de Borluutstraat en de Hoveniersstraat en het bouwblok tussen de Moutstraat en de Molendries worden niet mee opgenomen, aangezien beide bouwblokken in **tweede bouwlijn** gelegen zijn en het bouwblok Moutstraat en Molendries zich achter de spoorlijn (barrière) situeert. Voor deze bouwblokken zal de meerwaarde van de heraanleg van De Kaaien minder direct voelbaar zijn. Deze bouwblokken liggen ook reeds in woongebied volgens het gewestplan.
- Ter hoogte van het nieuwe '**Brico**'-plein en het '**Vismijnplein – Houtkaai**' worden ook de percelen grenzend aan deze pleinen mee opgenomen in het plangebied. Het betreft het project 'Dieter van den Elzas' en de site 'Vandenameele'.
- De Tereos-site (tussen Burchtstraat en de Dender) wordt, omwille van de centrale ligging binnen het projectgebied en omwille van de nabijheid bij de Dender, eveneens mee opgenomen. Zolang het bedrijf actief blijft en de bestemming 'industrie' behouden blijft, zal de impact voor het bedrijf beperkt blijven omdat de financiële last niet zal worden gekoppeld aan 'industriële' ontwikkelingen.
- Niet opname van de KMO-zone tussen het Bleekveld en de De Gheeststraat. Deze zone situeert zich in tweede lijn (achter de spoorlijn) en zal dus slechts een beperkt rechtstreeks effect ondervinden van het Strategisch Project 'De Kaaien'. Bovendien is deze zone momenteel bestemd voor KMO en voorziet de stad hier een planinitiatief waarin bepaalde



## 3 Inhoudelijke aspecten

### 3.1 Kwaliteitsbewaking (art. 3)

Bij het doel van de verordening worden de vier krachtlijnen van De Kaaien besproken. Kwaliteitsbewaking gaat zowel over het kwalitatief verdichten, het creëren van een levendig en veelzijdig stadsdeel, de integratie van historisch patrimonium als duurzame ontwikkeling. De VCRO<sup>1</sup> geeft aan dat stedenbouwkundige verordeningen aspecten kunnen bevatten die zorgen voor de versterking van de leefbaarheid en de aantrekkingskracht van steden.

Elke aanvraag binnen De Kaaien moet **kwalitatief** zijn en kaderen in een **duurzame ruimtelijke ontwikkeling**.

Om de duurzaamheid van De Kaaien te waarborgen en te verhogen werd gebruik gemaakt van de duurzaamheidsmeter Wijken als leidraad<sup>2</sup>. Hierbij zijn o.a. volgende aspecten belangrijk:

- klimaatrobuustheid;
- zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik;
- compact bouwen;
- zongericht bouwen;
- aandacht voor laag energieverbruik;
- geluidsluw ontwerpen;
- collectieve verwarmingssysteem;

De stad zal zelf een aantal acties ondernemen maar lijst daarnaast ook een aantal vuistregels op, om te komen tot een duurzame ontwikkeling binnen De Kaaien. Indien de projecten een voldoende grote inspanning leveren op de aangereikte vuistregels kunnen De Kaaien evolueren naar een duurzame stadswijk.

Om een goede beoordeling mogelijk te maken van deze aspecten acht de stad het nodig dat voor deze aanvragen (> 1000m<sup>2</sup> BVO en aan/in de nabijheid van beeldbepalend erfgoed) een **bijkomende verantwoordingsnota** en een **globaal informatief inrichtingsplan** bij de aanvraag wordt gevoegd. Deze stukken hebben tot doel om het totaalconcept en de invulling van de duurzaamheidscriteria afdoende te kunnen beoordelen. Als inspiratie voor de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften werd gebruik gemaakt van de Duurzaamheidsmeter Wijken.<sup>3</sup>

De stad heeft een kwaliteitskamer aangesteld om ontwikkelaars te begeleiden bij het tot stand komen van hun project. De kwaliteitskamer zal aanvragen voor ontwikkelingen in een vroeg stadium begeleiden. De kwaliteitskamer begeleidt de eigenaars en ontwikkelaars naar een kwalitatief project dat uitwerking geeft aan de vooropgestelde ambitie.

---

<sup>1</sup> Art. 2.3.1 VCRO, 12°

<sup>2</sup> <https://do.vlaanderen.be/duurzaamheidsmeter-wijken>

<sup>3</sup> <https://do.vlaanderen.be/duurzaamheidsmeter-wijken>

### 3.2 **Behoud van beeldbepalend erfgoed (art. 4)**

Dit artikel kadert in de tweede krachtlijn van De Kaaien: de integratie van historisch patrimonium. De VCRO stelt dat een verordening stedenbouwkundige voorschriften kan bevatten om te zorgen voor “de gezondheid, de instandhouding, de stevigheid, de fraaiheid en de esthetische waarde van de bouwwerken, de installaties en hun omgeving, en ook hun veiligheid, met name de beveiliging tegen brand en overstroming” (eigen accentuering).<sup>4</sup>

Aalst is in de loop van de 19<sup>de</sup> eeuw getransformeerd van een rustige provinciestad naar een stad met een grote industriële ontwikkeling, vooral in de textielnijverheid, maar ook lederverwerking en brouwerijen en mouterijen. Dit was vooral te danken aan een betere verkeersinfrastructuur zoals de spoorweg Brussel – Aalst – Gent en de kanalisatie van de Dender.

Vooralsheen de Dender verrezen er nieuwe fabrieken en ontstond een nieuw stedelijk landschap waarvan de voormalige gebouwen van de F.F.R., Roos-Geerinckx-De Naeyer (voormalige Tupperware), Mouterij van De Wolf-Cossyns, Glucoseries Réunion (voorloper van huidige Tereos-Syral), Zeeberg en DuParc de bekendste voorbeelden zijn. De komst van deze fabrieken had niet enkel economische gevolgen maar ook sociale gevolgen (cfr. Daens).

Vanaf WO II kreeg de textielindustrie een stevige knauw te verwerken. Gebrek aan innovatie en investeringen zorgde ervoor dat men niet meer kon concurreren met de grotere buitenlandse bedrijven. Vele bedrijven gingen failliet en de gebouwen kregen geen of maar moeizaam een nieuwe invulling. Verschillende voormalige fabrieksgebouwen werden gesloopt (Schotte, Filature du Canal, La Georgie, ...)

De stadsontwikkeling binnen De Kaaien houdt heel wat bedreigingen in voor het behoud van het erfgoed binnen De Kaaien, nochtans ziet de stad Aalst vooral veel kansen wanneer erfgoed als motor voor stadsontwikkeling ingezet wordt. Erfgoed zorgt voor meer diversiteit in programma en architectuur en verbetert aldus de kwaliteit van de leefomgeving, van de aantrekkelijkheid van de stad voor investeerders en toeristen en de creatie van werkgelegenheid (lokale economie).

Voorliggende stedenbouwkundige verordening laat toe controle te houden over de kwaliteit van ingrepen aan de gebouwde omgeving met erfgoedwaarde. Want het erfgoed binnen De Kaaien is niet beschermd vanuit de Onroerend erfgoedregelgeving. Heel wat gebouwen of gehelen zijn niet van ‘algemeen’ belang, wat bij een bescherming als monument een voorwaarde is. Dat betekent echter niet dat deze gebouwen of gehelen niet waardevol zijn voor Aalst als voormalige industrie stad. Het zijn gebouwen/gehelen van lokaal belang, waarvan het behoud belangrijk en gewenst is voor de leesbaarheid van de Aalsterse identiteit. Het zijn voor Aalst waardevolle gebouwen/zones waarvoor voorliggende stedenbouwkundige verordening werd opgemaakt.

Werken aan of in de omgeving van bouwkundig erfgoed is meestal het onderwerp van maatwerk. Ieder pand en/of geheel heeft immers zijn eigen specifieke erfgoedkenmerken, iedere ruimtelijke context is verschillend. Maar maatwerk dient niet automatisch een ad hoc beleid te betekenen. De methodologie over hoe er dient omgegaan te worden met erfgoed in een ruimtelijke context, het ‘denkkader’, kan perfect onderbouwd worden via een aantal

---

<sup>4</sup> Art. 2.3.1 VCRO, 1°

generieke regels, samengebracht in deze verordening. Op deze manier wil de stad tegemoet komen aan meer rechtszekerheid voor de bewoners en/of eigenaars. De regels hebben tot doel om bij werken het behoud van de erfgoedkenmerken en -elementen na te streven.

Om discussie te vermijden definiëren we **onmiddellijke omgeving** als het perceel waarop het beeldbepalende gebouw, bouwwerk of gebouwencomplex zich situeert en aanpalende percelen voor zover deze zich binnen de straal van 50m van het beeldbepalend gebouw, bouwwerk of gebouwencomplex bevinden.

De stad heeft op basis van de uiterlijke kenmerken en een eerste evaluatie een lijst van 29 bouwwerken, gebouwen en gebouwencomplexen opgesteld die zeker beeldbepalend zijn binnen De Kaaien. Deze lijst kwam tot stand door een evaluatie van volgende erfgoedcriteria:

- *de zeldzaamheid,*
- *de herkenbaarheid (leesbaarheid),*
- *de authenticiteit,*
- *de representativiteit,*
- *de ensemblewaarde*
- *de contextwaarde.*

Deze lijst van het beeldbepalend erfgoed en de fiches waarin de erfgoedwaarden<sup>5</sup> worden beschreven zijn opgenomen in de bijlage van deze verordening en zijn toelichtend bedoeld. Bij elke aanvraag die betrekking heeft op één van deze geïnventariseerde panden of naburige panden moet aandacht besteed worden aan de impact van de aanvraag op de bestaande erfgoedwaarden.

In de verordening zijn een aantal generieke voorschriften opgenomen om de erfgoedwaarde van het beeldbepalend erfgoed in deze gegeven context te kunnen waarborgen. Met name een wenselijkheid van het behoud van het beeldbepalend erfgoed en behoud van de erfgoedkenmerken van gevels en daken. Werken die bijvoorbeeld niet toegelaten zijn: het schilderen van onbeschilderd bakstenen metselwerk, het verwijderen van typische sheddaken, etc.

Een aantal geselecteerde sites die zijn opgenomen in de lijst van het beeldbepalende erfgoed maken (op moment van opmaak van de verordening) ook deel uit van de inventaris bouwkundig erfgoed. Specifiek gaat het om onderstaande gebouwen:

- Het gebouw De Wolf-Cossyns is opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed als 'fabrieksgebouw' (ID: 83180);
- De Onze-Lieve-Vrouw Ter Druivenkapel is opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed als 'Werfkapel Onze-Lieve-Vrouw-Ter-Druiven' (ID: 91703);
- Het huis Gheeraerds is genomen in de inventaris bouwkundig erfgoed als 'Neoclassicistisch herenhuis' (ID: 52092);
- Het Manchestergebouw is opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed als deel van 'Spinnerij Filature du Canal' (ID: 68768);

---

<sup>5</sup> Architecturale waarde, artistieke waarde, culturele waarde, esthetische waarde, historische waarde, industriële waarde, technische waarde, ruimtelijk-structurende waarde, sociale waarde, stedenbouwkundige waarde, volkskundige waarde, wetenschappelijke waarde

- Het nominette-gebouw is opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed als deel van 'Spinnerij Filature du Canal' (ID: 68768);

### 3.3 **Levensloopbestendig wonen langs De Kaaien (art. 5)**

Dit artikel kadert in de **derde krachtlijn** van De Kaaien: het creëren van een levendig en veelzijdig stadsdeel. De VCRO<sup>6</sup> geeft aan dat stedenbouwkundige verordeningen aspecten kunnen bevatten die zorgen voor:

- een vermenging van kavels, woningen en woonvoorzieningen die tegemoetkomen aan de behoeften van diverse maatschappelijke groepenbewoonbaarheid van de woningen;

#### 3.3.1 *Minimumvereisten levensloopbestendig wonen*

Vergrijzing is een trend die al jaren toeneemt. Dit betekent dat de gemiddelde leeftijd van de samenleving stijgt. Het aantal jaren dat men in relatief goede gezondheid leeft neemt ook toe, hoewel er met de stijgende leeftijd stelselmatig meer kleine en grote zorgvragen ontstaan. Mensen willen zeker zijn van zorg wanneer de behoefte daartoe zich aandient. Ze willen echter liefst een opname in een zorginstelling of woonzorgcentrum vermijden. De "thuissituatie" moet het uitgangspunt blijven waar de zorg toegediend kan worden. Dat geldt niet alleen voor ouderen, maar voor iedereen. Immers, de nood aan zorg kan zich op elke leeftijd voordoen.

Het zo lang mogelijk zelfstandig wonen ondanks een zorgbehoefte stelt bepaalde eisen aan de woonomgeving. Er is nood aan nieuwe concepten waarin wonen en zorg gecombineerd kunnen worden. Het is de visie van de stad om een zo inclusief mogelijk aanbod aan woningen te verschaffen.

De ambitie is dan ook als volgt: woningen creëren die flexibel en aanpasbaar of aangepast zijn, zodanig dat verschillende types van huishoudens er in verschillende fasen van de wooncarrière naar tevredenheid kunnen wonen en thuis verzorgd kunnen worden als dat nodig is. Mensen willen heel hun leven in dezelfde wijk kunnen wonen en dus in elke levensfase voorzien kunnen worden van de nodige zorg en diensten. Sommigen blijven het liefst altijd in dezelfde woning, velen vinden een tussentijdse verhuis wel haalbaar maar blijven bij voorkeur in dezelfde vertrouwde buurt. Dat wil zeggen dat het in de wijk om een gevarieerd pallet van woningen moet gaan die gebouwd zijn voor alle leeftijden.

Om deze ambitie waar te maken verplicht de verordening dat nieuwe woningen binnen De Kaaien worden ingericht als pro-actieve assistentiewoningen.

#### 3.3.2 *Mix van bewoners*

Een goede, gezonde **mix van bewoners** voor De Kaaien staat voorop zodat de wijk succesvol kan zijn en geen overconcentratie aan bepaalde doelgroepen ontstaat. Volgende doelgroepen wensen we binnen De Kaaien aan te trekken:

---

<sup>6</sup> Art. 2.3.1

- 20% gezinnen
- 30% medioren
- 20% senioren
- 15% starters
- 15% alleenstaanden

<b>Doelgroepen 'De Kaaien'</b>		<b>Slaapkamers</b>			
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
gezinnen	20%			15%	5%
medioren	30%		25%	5%	
senioren	20%	10%	10%		
starters	15%	5%	10%		
alleenstaanden	15%	5%	10%		
	100%	20%	55%	20%	5%

<b>Vertaling naar verordening</b>		
<b>Opp.</b>	40-60m <sup>2</sup>	max. 10%
	60-80m <sup>2</sup>	max. 20%
	80-100m <sup>2</sup>	
	>100m <sup>2</sup>	min. 30%
<b>Slaapk.</b>	2 slaapk.	min. 40%
	3 slaapk.	min. 25%

**Figuur 2: gewenste doelgroepenmix binnen De Kaaien**

Om dit te bewerkstelligen wordt in de verordening zowel een verplichte verdeelsleutel qua grootte van de appartementen (obv NVO) opgenomen alsook een verdeelsleutel van het aantal slaapkamers, beiden doorslaggevend voor het invullen van ieders woonwens. Deze moet toelaten dat het aantal kwalitatieve wooneenheden in het centrum van de stad wordt verruimd. Een gevarieerd woonaanbod maakt het mogelijk om in de loop van je leven en het wijzigen van een zorgvraag steeds een woning op maat te kunnen vinden. Levenslang thuis wonen, in je vertrouwde buurt, staat voorop.

De wisselwerking tussen deze doelgroepen geeft dynamiek en stimuleert een goede werking van de wijk.

### 3.3.3 Collectief wonen

Naast een gezonde mix aan woningtypes, zijn volgens de Duurzaamheidsmeter Wijken ook collectieve woonvormen een belangrijk aspect binnen een duurzame en levendige wijk.

In het algemeen spreken we van een woongemeenschap of collectieve woonvormen als er bewoners zijn, afkomstig uit verschillende gezinnen, die vrijwillig in mindere of meerdere mate

van betrokkenheid samenleven, met de bedoeling minstens een sociale meerwaarde te geven aan dit samenwonen.

De collectieve component bij collectieve woonvormen is het geheel van de woonvertrekken die gedeeld worden met één of meerdere andere woongelegenheden. Er wordt minstens een keuken of living gedeeld. Ook andere gedeelde binnenruimtes die inzetten op burenerwerking en samenlevingsopbouw (zoals ontmoetingsplekken, ateliers/oefenruimtes, hobbyruimtes) worden als 'collectieve component' beschouwd. Vides, open terrassen, garages, gemeenschappelijke bergingen, gemeenschappelijke gangen, gemeenschappelijke traphallen, liften en technische lokalen worden niet meegerekend als 'collectieve component'. De collectieve component staat in functie van de eigen ontwikkeling en is op schaal van de eigen ontwikkeling. Ze kan via participatie door de bewoners op maat ingevuld worden.

Om deze woonvormen te stimuleren en om voldoende kwaliteit te garanderen bij projecten met deze collectieve woonvormen verplicht de stad dat het oppervlakteaandeel van de collectieve component minstens 5m<sup>2</sup> binnenruimte per woongelegheden bedraagt. Tegelijk kan de collectieve ruimte in mindering worden gebracht van de netto vloeroppervlakte waardoor deze woonvorm binnen De Kaaien wordt gestimuleerd.

#### 3.3.4 *Toegankelijke publieke buitenruimte*

Om te komen tot een meer inclusieve wijk (ambities ikv Duurzaamheidsmeter Wijken) is er binnen De Kaaien veel aandacht voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Het algemeen streven is om mensen de mogelijkheid te bieden om zo lang mogelijk te kunnen blijven wonen en participeren in hun eigen vertrouwde leefomgeving. Dit geldt ook voor mensen die zorg en dienstverlening nodig hebben. Dit is alleen mogelijk wanneer men in de wijk op een gelijkwaardige manier en zonder hulp van derden uit de voeten kan. Voor mensen die niet buiten kunnen komen of niet meer durven, ligt vereenzaming op de loer. Mensen moeten zo veel mogelijk zelf hun boodschappen kunnen doen, ergens naartoe kunnen gaan, kortom volwaardig deelnemen aan het sociale leven. (Uittreksel vademecum Toegankelijk Publiek Domein).

Om dit te bekomen worden in de verordening een aantal toetsingscriteria aangereikt alsook de DOD-principes (doorgang, oppervlakte en drempelloos) ter inspiratie:

<http://www.toegankelijkeomgeving.be/universal-design>

### 3.4 **Woningkwaliteit en beeldkwaliteit (art. 6)**

Dit artikel kadert in de **derde krachtlijn** van De Kaaien: het creëren van een levendig en veelzijdig stadsdeel. De VCRO<sup>7</sup> geeft aan dat stedenbouwkundige verordeningen aspecten kunnen bevatten die zorgen voor:

- Bewoonbaarheid van de woningen
- aanleg van groen en beplantingen;
- versterking van de leefbaarheid en de aantrekkingskracht van steden;

---

<sup>7</sup> Art. 2.3.1 VCRO

### 3.4.1 *Bouwhoogte*

Binnen De Kaaien wordt een hoog ruimtelijk rendement nagestreefd. Een functiemening en het stapelen en verweven van functies staat hierbij voorop. Om die reden moeten nieuwbouvvolumes met een woon- of kantoorprogramma over een basis beschikken van minstens 3 bouwlagen hoog.

Binnen de visie op De Kaaien mag nieuwe bebouwing geen massief geheel vormen. Er mag geen gesloten wand gevormd worden langs De Kaaien. De bedoeling is om een 'dansend waterfront' te creëren. Om dit te bekomen worden een variatie in de bouwhoogtes nagestreefd. De variatie is bedoeld om een attractief en divers gevelbeeld te vormen vanaf de Dender, kansen te geven aan accentbebouwing op geschikte locaties en de mogelijkheid te bieden om de bezonning van volumes en binnengebieden te optimaliseren.

Een variërende bouwhoogte wordt nagestreefd waarbij tussen aangrenzende verspringende bouwhoogtes minstens een verschil van 2 bouwlagen zit. Elk project draagt bij aan een open stedelijk weefsel met lucht en ruimte tussen de bouwvolumes.

Omdat volumes met meer dan 6 bouwlagen een grote impact hebben op het beeld van De Kaaien worden voor deze volumes bijkomende kwaliteitseisen opgelegd naar beeldkwaliteit (geveluitsprongen) en naar verweving (voorzien van plint, aanleg plein, doorsteek,..).

### 3.4.2 *Buitenruimte*

In de verordening worden minimale eisen gesteld aan de buitenruimte van de woningen. Volgens de duurzaamheidsmeter vormt buitenruimte namelijk een belangrijk element in het verhogen van de kwaliteit van de woongelegenheden. De norm van minimum 12m<sup>2</sup> en een minimum breedte van de kortste zijde van minstens 2m is ingegeven vanuit het streven naar voldoende kwaliteit bij terrassen. Dergelijke oppervlaktes bieden voldoende bewegingsruimte in combinatie met het terrasmeubilair en ontwerprijheid. Voor kleinere woonunits met een oppervlakte van respectievelijk 40m<sup>2</sup> tot 60m<sup>2</sup> en 60m<sup>2</sup> tot 80m<sup>2</sup>, worden in de verordening enkele afwijkingsmogelijkheden voorzien waarbinnen ook kleinere terrasoppervlaktes kunnen worden aanvaard op voorwaarde dat er in het project collectieve (buiten-)ruimtes aanwezig zijn. Deze afwijkingsmogelijkheden zijn bedoeld om het gebruik van collectieve buitenruimtes te stimuleren.

### 3.4.3 *Collectieve buitenruimte*

Collectieve buitenruimte speelt een belangrijke rol voor de bewoners van het project en de gemeenschapsvorming. Het is een ruimte die mogelijkheid biedt voor buurtactiviteiten, een beschutte buitenruimte, een gezamenlijk terras, moestuinen, spelactiviteiten, familiefeesten,... De ruimte wordt veilig ingericht om kinderen vrij te kunnen laten spelen.

In de voorschriften van verordening wordt het voorzien van collectieve buitenruimte gestimuleerd doordat deze in bepaalde gevallen als vervanging kan gelden voor de minimaal te voorziene private buitenruimte.

### 3.4.4 *Materialen en architectuur*

Vanwege het aanwezige historische en industriële patrimonium binnen De Kaaien wordt in de verordening gestreefd naar een kwalitatieve maar terughoudende architectuur. Elk project wordt uitgewerkt in een **sobere architectuur**, door **eenduidig materiaalgebruik**, heldere leesbaarheid van de **gevelindeling** en **inpandige terrassen**.

Het opleggen van een gelijkvormig materiaalgebruik in de nieuwe bouwprojecten zorgt voor architecturale eenheid en onderschrijft de continuïteit langsheen de Dender. Onderstaande referentiebeelden bieden inspiratie voor het materiaalgebruik en architectuur dat wenselijk is binnen De Kaaien.

Er wordt een uitzondering gemaakt voor grootschalige stedelijke voorzieningen met publiekstrekend karakter. Deze functies kunnen, in functie van hun onderscheidend vermogen en publieke visibiliteit en leesbaarheid, afwijken van dit sober materialenpallet.



**Figuur 3:** Massieve architectuur met repetitieve raamopeningen en inpandige terrassen.

Het gebruik van duurzame materialen staat voorop. Bij de motivering van de aanvraag dient daarom minstens worden ingegaan op onderstaande elementen:

- In geval van het gebruik van hout: is het hout afkomstig van duurzaam bosbeheer?
- worden inerte materialen gebruikt?
- wordt gebruik gemaakt van minstens 25% gerecycleerde materialen?
- betreft het materialen met en lange levensduur en nood aan weinig onderhoud?

### 3.4.5 *Hoge plint*

Binnen De Kaaien ligt de klemtoon op wonen, maar een brede waaier aan andere voorzieningen levert een levendig en veelzijdig stadsdeel op. Gespreid van noord tot zuid



wordt het wonen via deze plinten, aangevuld, met sport en cultuur, onderwijs, horeca en winkels, voorzieningen, kantoren en nieuwe vormen van bedrijvigheid.

De verordening verplicht onder volumes van meer dan 6 bouwlagen een gelijkvloerse bouwlaag met een minimale vrije hoogte van 4,5m. Waarbij het niet de bedoeling is deze in te vullen met duplex appartementen. De vrije hoogte wordt dus niet horizontaal opgedeeld. Vrije hoogte wordt gedefinieerd als de verticale afstand tussen de bovenkant van een afgewerkte vloer en de onderkant van het plafond. Een dergelijke hogere gelijkvloerse bouwlaag draagt ertoe bij dat de plint een levendige invulling kan krijgen en flexibel kan ingevuld worden, wat de levendigheid binnen het project De Kaaien versterkt.

### 3.4.6 *Daken*

Vanuit de Duurzaamheidsmeter Wijken wordt ingezet op het maximaliseren van de oppervlakte groene ruimte en de vertraagde afvoer van hemelwater. In deze verordening worden deze maatregelen vertaald door de verplichting op te nemen om bij nieuwbouw en herbouw elke nieuwe dakoppervlakte (met uitzondering van grondgebonden woningen) met een hellingsgraad tot 15° en een oppervlakte groter dan 6m<sup>2</sup> aan te leggen als een kwalitatief extensief groendak en/of als private of collectieve daktuin, tenzij het dak noodzakelijk is in het kader van hemelwaterretentie. Vanaf een hellingsgraad van meer dan 15° is het technisch niet meer mogelijk om een kwalitatief groendak met voldoende dekking aan te leggen. Constructies met oppervlakte van minder dan 6m<sup>2</sup> zijn te beperkt om een kwalitatief groendak aan te leggen.

## 3.5 *Autoparkeren (art. 7)*

Dit artikel kadert in de **vierde krachtlijn** van De Kaaien: duurzame ontwikkeling. De VCRO<sup>8</sup> geeft aan dat stedenbouwkundige verordeningen aspecten kunnen bevatten die zorgen voor: het ruimtelijk waarborgen van een adequate mobiliteit.

Om alle verplaatsingen in goede banen te leiden en De Kaaien bereikbaar te houden, zetten we in op een meer duurzame mobiliteit. Een eenvoudige manier om duurzame verplaatsingen te stimuleren, is het hanteren van het STOMP-principe: eerst Stappen, dan Trappen en Openbaar vervoer en alleen als het met deze vervoersmodi niet lukt, Mobiliteit als een service en de Personenwagen.

Het overheersende autoverkeer weegt bovendien op de veiligheid, de gezondheid, de leefbaarheid en de autonomie van kinderen en ouderen.

Achterliggende principes zijn:

- Mensen moeten in principe zoveel activiteiten kunnen ontplooiën als ze willen, ook als die activiteiten verplaatsingen impliceren. Die vrijheid is in elk geval een voorwaarde voor een kwaliteitsvol leven.

---

<sup>8</sup> Art. 2.3.1

- Bij de verplaatsingen moeten zo weinig mogelijk kilometers worden afgelegd, en zeker zo weinig mogelijk gemotoriseerde kilometers. Het is belangrijk om ergens te zijn of te raken, niet de verplaatsing op zich. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is dat activiteiten en functies nabij en geconcentreerd zijn. Nabijheid is een kenmerk voor de beste mobiliteit en maakt kwaliteitsvolle verplaatsingen van voetgangers en fietsers mogelijk binnen verblijfsgebieden.
- Als er toch grotere afstanden moeten worden overbrugd, kunnen die het best collectief afgelegd worden. Het is belangrijk dat er geïnvesteerd wordt in goed stads- en streekvervoer, zoals bussen, trams en treinen.
- De auto mag alleen een optie zijn als het echt niet anders kan.

### 3.5.1 *Autoparkeernorm*

Als basis voor de parkeernorm werd gestart van het autobezit in Vlaams regionaal-stedelijk gebied, gediversifieerd volgens de verschillende aan te trekken doelgroepen (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 2018) – wat resulteert in 1 auto per huishouden. Deze waarde stemt overigens nagenoeg overeen met het gemiddelde voor regionaal-stedelijk gebied (zonder met verschillende doelgroepen rekening te houden). Volgens de methodiek van het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (2007) werd op dit autobezit een correctiefactor toegepast omwille van het hoogwaardig openbaar vervoeraanbod in het projectgebied ( $\times 0,8$ ), wat resulteert in een parkeernorm van 0,8 per unit (exclusief bezoekers). Afwijkingen op de parkeernorm zijn mogelijk, conform de Whitepaper “De slimme parkeernorm voor de stad van morgen” van Antwerp Management School (2018): 1) op basis van deelmobiliteit (waarbij een deel van het privé-autobezit gereduceerd wordt ten voordele van gedeeld gebruik indien een project voorziet in deelwagens) en 2) op basis van complementaire functies waarbij de parkeerbezetting voor de verschillende functies (wonen, winkelen, kantoor, horeca, ...) op verschillende tijdstippen gebeurt, waardoor de netto-parkeerbehoefte daalt door een spreiding in de tijd. Beiden zullen op basis van de daling in de verwachte parkeerbehoefte op maat van elk project berekend worden.

Voor bezoekers werd een middenweg gekozen tussen de richtlijn in het Vademecum (10% extra parkeerplaatsen per unit) en de vaak gebruikte norm van 0,3 per unit (uit CROW - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012), die ervan uitgaat dat alle bezoeken gelijktijdig plaatsvinden (en dus een overschatting is – zie Whitepaper Antwerp Management School). De norm voor bezoekersparkeren werd daarom op 0,2 per unit gelegd. *Het gebruik van een beperkende autoparkeernorm draagt de voorkeur weg omdat dit vermijdbaar autoverbruik tegen gaat. Hoe meer parkeerplaatsen voorzien worden, hoe meer autoverkeer wordt aangetrokken.*

De aanleg van minder parkeervoorzieningen wordt aangemoedigd doordat kortingen worden gegeven voor deelmobiliteit en gedeeld gebruik met andere functies. Er zijn in de verordening geen vaste parkeernormen voor andere functies dan wonen opgenomen. Er wordt steeds uitgegaan van duurzame mobiliteit.

Om de zorgtoegankelijkheid nog verder te verbeteren wordt bovendien per schijf van 25 woningen één plaats voor zorgverstrekkers voorbehouden. Bedoeld om urgente zorgverlening te faciliteren.

### 3.5.2 *Inplanting parkeerplaatsen*

Om de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid van de stad te handhaven, is elke initiatiefnemer van een bouwplan verantwoordelijk voor het realiseren van een

parkeeroplossing. Dit moet voorkomen dat de parkeerbehoefte gekoppeld aan het project op het openbaar domein afgewenteld wordt.

Bewoners en bezoekers parkeren op een acceptabele loopafstand. Voor bewoners is dat op maximum 150m van de toegang van de (meergezins-)woning, voor bezoekers op maximum 300m. De 150m afstand komt ongeveer overeen met de diameter doorheen een gemiddeld bouwblok langs De Kaaien. De 300m afstand vloeit voort uit de CROW-cijfers. Geclusterd parkeren is de vuistregel voor zowel de bewoners, de bezoekers als de werknemers van aanwezige functies. Als dit slechts een kleine wandeling vraagt, dan wordt er sneller overwogen om te kiezen voor een alternatief als stappen of fietsen. Indien hiervoor in de omgeving geen mogelijkheden bestaan, dan moeten er op het perceel de nodige privéparkeervoorziening worden ingericht. Het parkeren van de auto mag met andere woorden niet worden voorzien in de publieke ruimte, omwille van de negatieve impact op de leefbaarheid van de buurt.

### 3.5.3 *Technische bepalingen*

Het creëren van comfortabele autoparkeerplaatsen staat voorop. Hiervoor wordt verwezen naar de ontwerprichtlijnen uit het vademecum duurzaam parkeerbeleid.

<https://www.mobienvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/index.php>

Om het autoluw karakter van De Kaaien te versterken wordt de ontsluiting van elk project ingepast in het mobiliteitsplan en circulatieplan van de stad. Indien de verkeersbelasting van de zijstraat of parallelle straat op/aan de Dender al te groot is waardoor de ontsluiting van een nieuw project via deze straat een aanzienlijke bijkomende belasting betekent, dient in overleg met de stad bekeken te worden hoe de ontsluiting best kan gebeuren.

Om de auto's zo veel mogelijk aan het zicht te onttrekken en de hoeveelheid gelijkvloerse grondoppervlakte maximaal te bewaren voor een ander gebruik, kunnen parkeerplaatsen voor auto's ondergronds, halfondergronds of gestapeld bovengronds voorzien worden. Parkeren op het maaiveld wordt maximaal beperkt.

De verordening wenst de ontwikkeling van geclusterd parkeren als Mobi-punten te stimuleren. Een mobi-punt is een herkenbare plek met een divers aanbod aan vervoersmogelijkheden. Deze vervoersmodi zijn op elkaar afgestemd en worden bij voorkeur aangevuld met extra diensten. Het mobi-punt wordt ruimtelijk ook optimaal georganiseerd. Doel van de mobi-punten is de combimobiliteit te faciliteren: de toegang tot en overstap tussen de verschillende vervoersmogelijkheden.

## 3.6 *Fietsparkeren (art. 8)*

Dit artikel kadert in de **vierde krachtlijn** van De Kaaien: duurzame ontwikkeling. De VCRO geeft aan dat stedenbouwkundige verordeningen aspecten kunnen bevatten die zorgen voor: het ruimtelijk waarborgen van een adequate mobiliteit.

De verordening wil het fietsgebruik langs De Kaaien maximaal stimuleren. Binnen de verordening van De Kaaien wordt dit gestimuleerd door een minimum-norm te hanteren wat betreft het aantal te voorziene fietsstalplaatsen en worden voorschriften toegevoegd die de kwaliteit en comfort van fietsinfrastructuur verhogen.

### 3.6.1 *Fietsparkeernorm*

Een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van het fietsgebruik wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. De fietsparkeernorm draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeernorm een positieve bijdrage aan het verminderen van de fietsparkeerdruk op de openbare ruimte.

Volgende normen gelden als minimum:

- aantal fietsstalplaatsen per wooneenheid voor de bewoners: aantal slaapkamers + 1: omdat er vanuit gegaan wordt dat elke inwoner van De Kaaien over minstens één fiets beschikt.
- aantal fietsstalplaatsen per wooneenheid voor de bezoekers: 0,5

### 3.6.2 *Inplanting*

De gestalde fiets moet vlotter te bereiken zijn dan de geparkeerde auto, om het fietsgebruik aan te moedigen. Vandaar dat fietsenstallingen moeten aangelegd worden of voorzien zijn op de projectsite zelf waarop de aanvraag betrekking heeft. De loopafstand van de ingang van de (meergezins-)woning tot de fietsenstalling moet minimaal zijn en kan niet meer dan 30m bedragen. Een fietsenstalling voor bewoners wordt verplicht binnen de footprint van de woongebouwen voorzien.

### 3.6.3 *Technische bepalingen*

De fietsstallingen houden rekening met een vlotte toegankelijkheid (doorgangen én manoeuvreerruimte) voor alle gebruikers (fietsers, scootmobiel, bakfietsers, cargofietsers) van de zone. De technische bepalingen zijn opgenomen uit het vademecum voor fietsvoorzieningen.

## 3.7 ***Collectieve verwarmingsinstallatie (art. 9)***

Dit artikel kadert in de vierde krachtlijn van De Kaaien: duurzame ontwikkeling. De VCRO geeft aan dat stedenbouwkundige verordeningen aspecten kunnen bevatten die zorgen voor: de thermische en akoestische kwaliteit van de bouwwerken, de energiebesparingen en de energierugwinning, de uitbouw van collectieve energievoorzieningen waarop desgevallend verplicht moet worden aangesloten.

Collectieve verwarmingsinstallaties bieden de mogelijkheid om op een eenvoudige manier over te schakelen op een andere warmtebron of een groter warmtenet. Het is daarbij van groot belang dat de inplanting van de stookruimte op een strategische locatie wordt voorzien zodanig dat geen *lock-in* ontstaat en later kan gekoppeld worden.

## 3.8 ***Stedenbouwkundige last (art. 10)***

Stedenbouwkundige lasten worden in beginsel gekoppeld aan de individuele omgevingsvergunningverlening. Hoewel dit in beginsel een *ad hoc*-aanpak op

vergunningenniveau vereist, biedt artikel 2.3.2, § 2, tweede lid van de VCRO de mogelijkheid om middels een stedenbouwkundige verordening lasten op te leggen bij stedenbouwkundige en verkavelingsvergunningen:

*"De gemeenteraad kan stedenbouwkundige verordeningen vaststellen voor de materie omschreven in artikel 2.3.1, in artikel 4.2.5 en in artikel 4.4.1, § 3, tweede lid, voor het gehele grondgebied van de gemeente of voor een deel waarvan hij de grenzen bepaalt met naleving van de door de Vlaamse Regering en de provincieraad vastgestelde stedenbouwkundige verordeningen.*

***Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen kunnen de aanvrager van een omgevingsvergunning technische en financiële lasten opleggen. Alle lasten die in artikel 75 tot en met 77 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning vermeld worden, kunnen door middel van een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op algemene wijze opgelegd worden"* (eigen aanduiding).**

Ingevolge artikel 75, eerste lid van het Omgevingsvergunningsdecreet hebben lasten een dubbele finaliteit. De lasten vinden hun oorsprong in het voordeel dat de begunstigde van de omgevingsvergunning uit die vergunning haalt (*eerste criterium*), en in de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de vergunning op zich moet nemen (*tweede criterium*). De lasten zijn als het ware het prijskaartje voor het bekomen van de vergunning: ze vormen een 'maatschappelijke compensatie' voor de meerwaarde die de aanvrager verwerft bij het realiseren van de vergunning, in het licht van de bijkomende beleidstaken die een overheid (met belastinggeld) op zich neemt. Het verlenen van een vergunning genereert voor het plaatselijk bestuur nieuwe taken en opdrachten (parkeerproblemen, verkeersafwikkeling, afvoer van afvalwater, waterzuivering, sociale voorzieningen). Het is precies dit element dat het opleggen van de last rechtvaardigt.

De nood aan bijkomende investeringen voor de stad (het zogenaamde financieel nadeel conform de VCRO) vloeit ook voort uit de nieuwe wooneenheden die kunnen gerealiseerd worden binnen de contour van de verordening, aangezien de stad de betreffende infrastructuurinvesteringen niet zou hoeven maken zonder substantiële verhoging van de woonfunctie binnen dit gebied. Het creëren van bijkomende wooneenheden doet dan ook een nood ontstaan aan de aanleg en/of renovatie van de infrastructuur in het projectgebied van De Kaaien door de stad. Dit zal de woon- en leefkwaliteit opmerkelijk verhogen.

Hoewel zowel de woonfuncties als de handel- kantoorfunctie bijkomende taken kunnen genereren voor de lokale overheid is de nood t.g.v. woonontwikkeling duidelijk verschillend van handels- en kantoorontwikkelingen. Voor woonontwikkelingen zullen ruimere voorzieningen nodig zijn. Volgende elementen zijn hierbij van belang:

- De handels- en kantoorfuncties betreffen nevenfuncties, ter ondersteuning van de woonfunctie die wordt vooropgesteld binnen de omschrijving van de verordening. De kantoor- en (vooral) de handelsfuncties vormen aldus noodzakelijke voorzieningen ten einde een gezonde en dynamische mix van functies te krijgen. Het gegeven dat beide functies nevenfuncties zijn (en er aldus geen grote kantoorontwikkelingen of grootschalige retailontwikkelingen worden vooropgesteld), bewijst ook de cijfers. Het aandeel kantoor- en handelsfuncties bedraagt slechts 18% van de gehele vooropgestelde ontwikkeling.
  - o Belangrijk aandachtspunt dient wel te worden geformuleerd bij dat laatste element. Binnen De Kaaien worden de komende jaren onderstaande ontwikkelingen verwacht:

- Retail: ca. 12000 m<sup>2</sup> BVO
- Cultuur/evenementen: 4500m<sup>2</sup> BVO
- Gemeenschapsvoorzieningen: 4000m<sup>2</sup> BVO
- Woonondersteuning: 12000m<sup>2</sup> BVO
- Wonen: 67000m<sup>2</sup> BVO
- Kantoren: 7500m<sup>2</sup> BVO

Bovenstaande ontwikkelingen zijn een inschatting op basis van de ontwikkelingen die momenteel lopende zijn, de huidige bestemmingsplannen en de planinitiatieven in opmaak. De werkelijke verhouding zou aldus anders kunnen zijn dan hierboven wordt aangegeven.

- Stedenbouwkundige lasten voor andere functies (dan wonen) kunnen steeds *in concreto*, bij de individuele vergunningsaanvraag worden beoordeeld. Aangezien in voorliggend geval het duidelijk de algemene bedoeling is om ook andere functies toe te laten, kan per individuele aanvraag worden onderzocht of alsnog een financiële last wordt opgelegd voor de andere functies in de mate dat deze ruimer zouden zijn dan een loutere nevenfunctie.

De herontwikkeling van de Denderoevers creëert bijkomende lasten voor stad Aalst. Volgende infrastructuur zal worden aangelegd en/of gerenoveerd in het openbaar domein:

- (her)Aanleg van kades langsheen de volledige lengte van de Dender (voor het gedeelte binnen de contour van verordening) zowel op de linker-als rechteroever. Afhankelijk van de plek krijgt de kade een stenig/verhard of eerder groen/natuurlijk karakter
- Bouw van nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers over de Dender
- (her)Aanleg van pleinen die aantakken op het water
- (her)Aanleg van fietspaden langsheen de volledige lengte van de Dender
- (her)Aanleg van parken en groenzones aanpalend aan het water

Niet voor elk project met een woonprogramma wordt een stedenbouwkundige last opgelegd. De verordening stelt een drempelwaarde waarde in vanaf 1000m<sup>2</sup> BVO omdat de voordelen voor de aanvrager bij te kleine projecten te beperkt zijn om hiervoor een last op te leggen

Omdat ook de investeringen van de stad in de herontwikkeling van De Kaaien niet ten eeuwigden dage zullen doorlopen wordt ook het systeem van stedenbouwkundige lasten beperkt in de tijd. Op basis van de planning die de stad heeft opgesteld zullen de geplande (infrastructuur-)werken langs De Kaaien zijn uitgevoerd binnen een termijn van 15 jaar (vanaf 2020). Daarom wordt het systeem van stedenbouwkundige lasten ook beperkt tot deze termijn. Nadien zal het lastensysteem opnieuw worden geëvalueerd. Een vroegere evaluatie kan ook, afhankelijk van de noodzaak daarvan.

De totale investering voor openbaar domein in het projectgebied wordt in 2020 geraamd op meer dan 25 mio euro. Deze raming is gebaseerd op objectieve gegevens zoals facturen en offertes. Eventuele kosten van onderhoud en exploitatie van de infrastructuur zijn niet opgenomen. De opbrengst van de financiële stedenbouwkundige last wordt uitsluitend aangewend ter financiering van de aanleg en/of renovatie van deze infrastructuur. De bijdrage in de vorm van financiële stedenbouwkundige last van alle verwachte omgevingsvergunningen samen voor het volledige projectgebied bedraagt minder dan een kwart van deze totale investering.

De investeringen die de stad plant te doen zullen tot voordeel strekken van de projecten binnen de contour van verordening. De projecten bevinden zich namelijk in de onmiddellijke nabijheid van de Denderomgeving waar de investeringen gebeuren.

De last bedraagt op moment van goedkeuring van de verordening 3.000 euro per wooneenheid. De basisbedragen zijn de bedragen vermeld in de verordening. Als nieuw indexcijfer geldt de gezondheidsindex van december voorafgaand aan die van de aanpassing van het bedrag. Als basisindexcijfer geldt het indexcijfer van januari 2020. Lasten vinden hun oorsprong in het voordeel dat de begunstigde van de vergunning uit die vergunning haalt, en in de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de vergunning op zich moet nemen.

Bij de berekening van de financiële stedenbouwkundige last wordt rekening gehouden met het bijkomend aantal wooneenheden dat wordt gerealiseerd. De berekening houdt geen rekening met het aandeel investeringen in infrastructuur gelegen binnen de aanvraag van de omgevingsvergunning zelf, maar wel met de investeringen in openbaar domein in het volledige projectgebied van De Kaaien waarbinnen de aanvraag valt.

Er dient steeds een verband te zijn tussen de financiële last, wat vergund wordt, en de taken die daaruit volgen voor de vergunningverlenende overheid. Bij elke aanvraag zal de financiële last *in concreto* worden beoordeeld. Met name waarvoor de financiële last zal worden ingezet en wordt de stedenbouwkundige last ook steeds uitdrukkelijk gemotiveerd.



**Atelier Romain bvba**  
Dendermondsesteenweg 50  
9000 Gent  
+32 9 233 69 76  
[info@atelierromain.be](mailto:info@atelierromain.be)