

Ambities

ONTDEK GENTSPOORT

GENTSPOORT IN BEELD

AMBITIECHARTER ALS LEIDRAAD

AMBITIECHARTER

hier open!

de projectkaart

Klap

Dit lees je in boekdeel 1

Dit is het eerste deel van de synthesesnota. In die nota verzamelen we alle resultaten van onze eerste analyses, input uit participatie en alle kansen en knelpunten. Zodra de nota compleet is, is ook de eerste fase van Gentspoort afgerond. Daarna starten we met de studies en het ontwerp.

In dit deel hebben we het over de **ambities van Gentspoort**. Hier lees je waar we met het project naartoe willen. In het tweede deel hebben we het over alle kansen en knelpunten in het projectgebied en de concrete uitgangspunten.

Boekdeel

Ambities



Boekdeel

Analyse en uitgangspunten

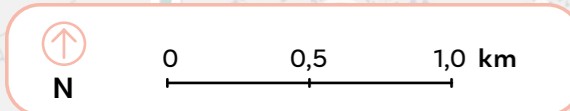


Boekdeel

Participatie



online
t.be



LEGENDE

Herkenningspunten

- Projectgebied
- Bestaand tramtraject
- Nieuw tramtraject:

- Zone: Kortrijksesteenweg
- Zone: Parkplein - Ter Platen
- Zone: Tentoonstellingslaan - Zuid
- Zone: Zuid - Kasteellaan
- Zone: Dampoort
- Zone: Dok Zuid - Tolpoort



Bekijk de projectkaart online
gentspoort.be

#1

Ambities

ONTDEK GENTSPOORT

GENTSPOORT IN BEELD

AMBITIECHARTER ALS LEIDRAAD

AMBITIECHARTER



Lydia Peeters
 Vlaams minister
 van Mobiliteit en
 Openbare Werken

**We maken van elk
 infrastructuurproject een
 leefbaarheidsproject.”**

Beste lezer,

Met het Ambitiecharter van Gentspoort nemen we samen met Gent en de Gentenaren de wissel op de toekomst want dit project is meer dan een infrastructuurproject. Het is een ambitieus stadsvernieuwingsproject, waarbij we inzetten op modal shift, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Via Gentspoort bouwen we nieuwe tunnels, fiets- en voetpaden, straten, sporen en leggen we pleinen en parken aan. Dit project sluit zo naadloos aan bij de bredere inspanning van de Vlaamse Regering om van elk infrastructuurproject ook een leefbaarheidsproject te maken. Met Gentspoort zal ook dit deel van Gent de komende jaren duurzaam en ingrijpend veranderen.

De Vlaamse overheid investeert volop in Gent. In 2021 hebben we De Werkvennootschap ingezet op de opwaardering van de R4 en nu doen we dat ook met Gentspoort. Het project R4WO focust op verkeersveilige, nieuwe fietsverbindingen en een leefbare ring. Gentspoort zet voluit in op de modal shift met een focus op het uitbreiden en verhogen van het tramaanbod in combinatie met een reeks leefbaarheidsinitiatieven.

Dit charter is een startschot voor alle partners en Gentenaren. De komende maanden en jaren werken we samen aan oplossingen binnen een omvangrijk stedelijk project. Door samen de handen uit de mouwen te steken, wordt dit een project voor én door de Gentenaars. Zodat je hopelijk snel bijvoorbeeld in Sint-Denijs-Westrem de tram neemt en vlot aan de stations of in het centrum van Gent bent. Dat je met de wagen niet langer staat aan te schuiven aan Dampoort of Heuvelpoort. Dat kinderen veilig naar school kunnen fietsen. Dat iedereen op het Museumplein en Sint-Annaplein of Dok Noord kan genieten van een aangename publiek ruimte, van rust en groen. Dat Gent nog meer leefbaar, nog aangenamer en verkeersveiliger wordt. Dat is onze belofte.

Dit werk is een blauwdruk voor de toekomst van Gent. Over de zes gedragen ambities van Gentspoort. Over waar we naartoe willen met dit project en aan wat voor ‘stad van morgen’ we samen willen werken. De ambities en verwachtingen zijn torenhoog. Het is onze vaste wil om ze samen de komende jaren waar te maken.

Veel leesplezier!

Lydia Peeters
 Vlaams minister van
 Mobiliteit en Openbare Werken

Inhoud

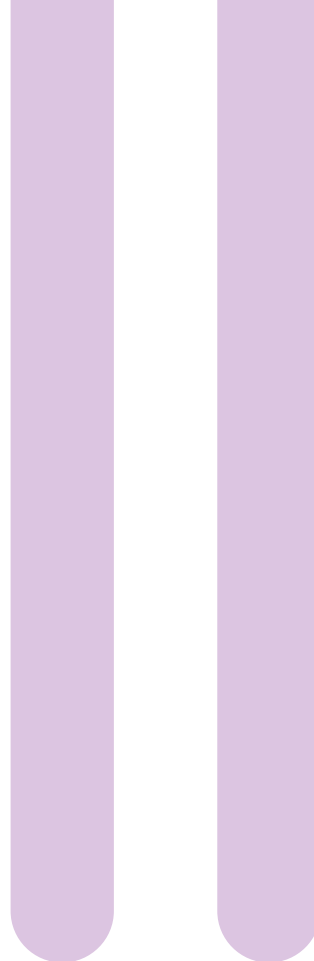
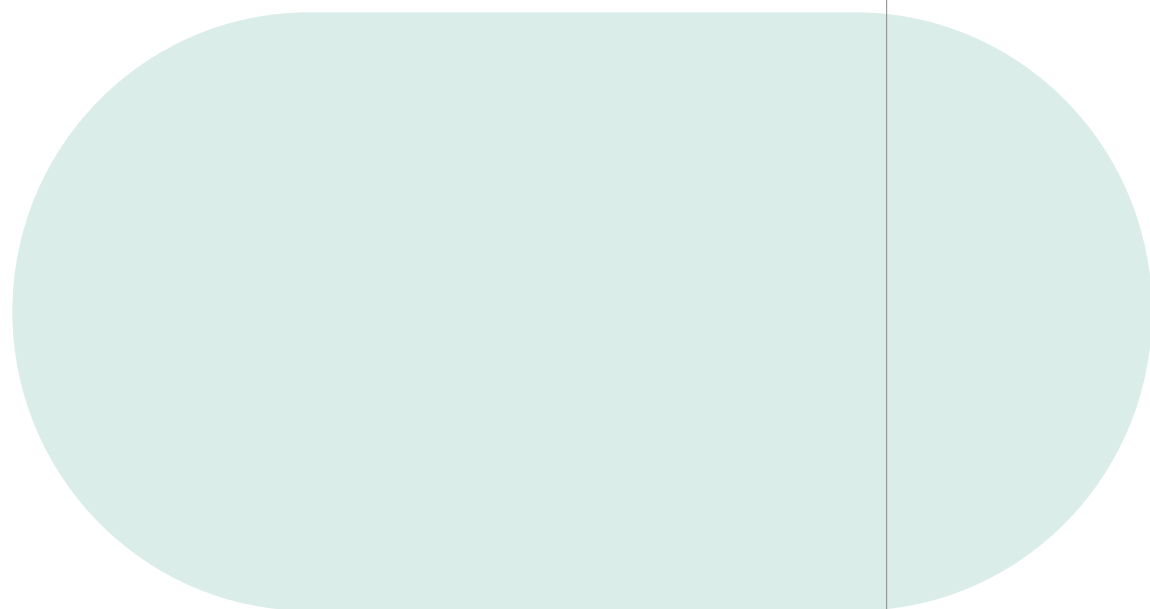
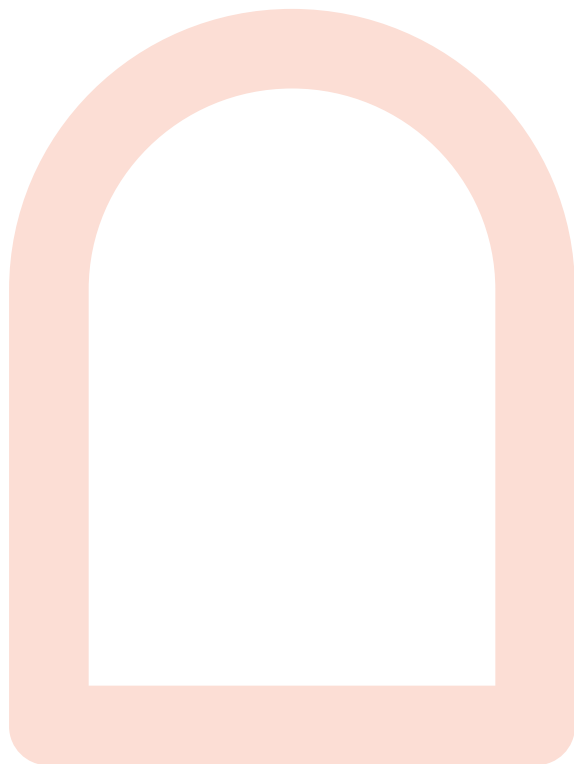


1. <u>Ontdek Gentspoort</u>	8
Het wat van Gentspoort	10
In kaart	12
Gentspoort in een notendop	14
De aanpak van Gentspoort	16
Aanpak	18
Samenwerken en betrekken	20
De stappen van Gentspoort	24
Wat is er al gebeurd	26
2. <u>Gentspoort in beeld</u>	28
3. <u>Ambitiecharter als leidraad</u>	52
Wat is het ambitiecharter?	54
Het kompas van Gentspoort	56
Van ambitie tot uitgangspunt	58
Het charter als toetssteen	60
4. <u>Ambitiecharter</u>	62
Vertrammen	64
De stad in beweging	66
De toegankelijke stad	72
Vernieuwen	78
De stad van morgen	80
De dynamische stad	90
Verbinden	94
De gezonde stad	96
De geëngageerde stad	102



1. **Ontdek**

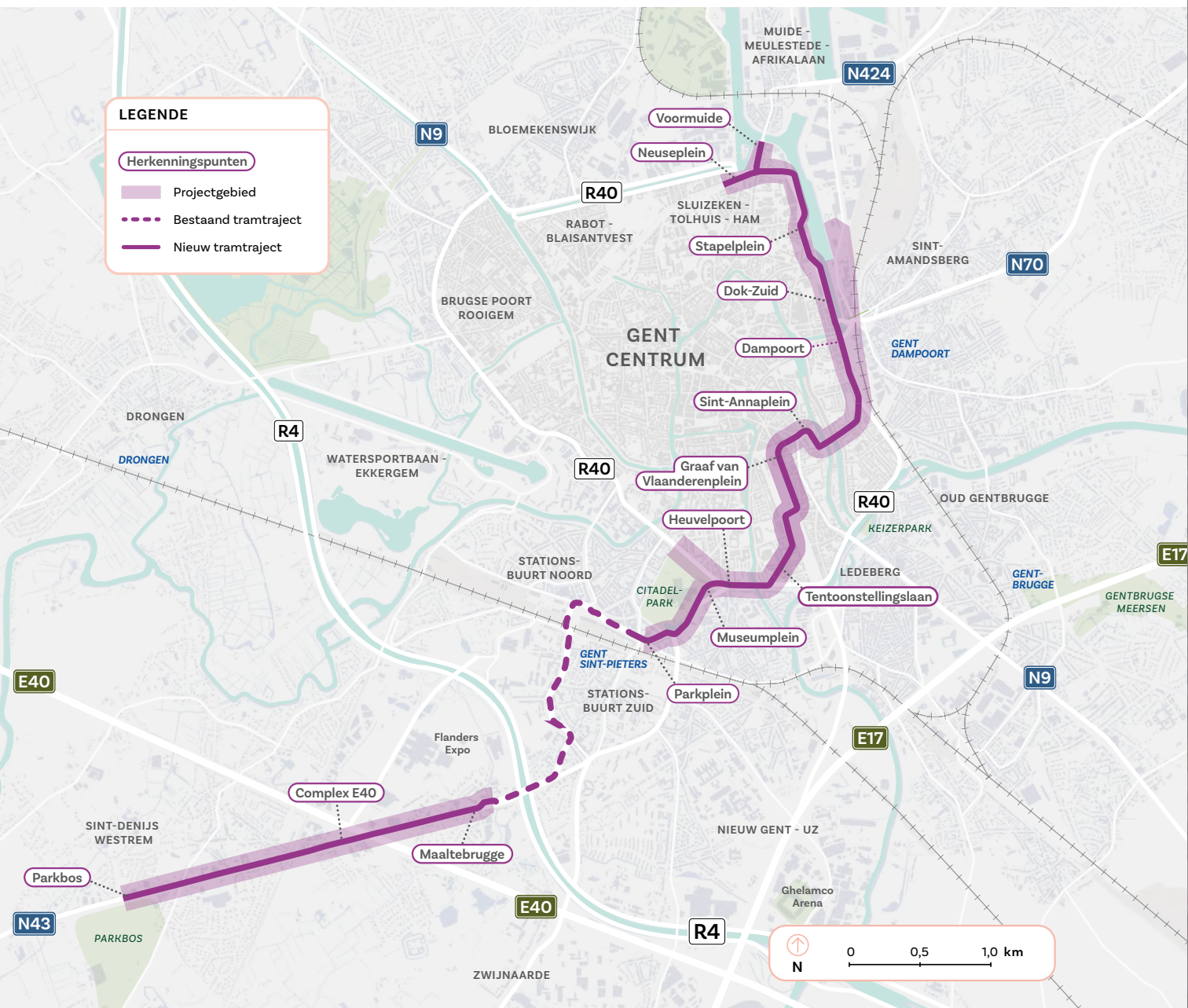
Gentspoort



Ontdek Gentspoort

Het wat van Gentspoort

In kaart





Gentspoort in een notendop

Gentspoort ontwart enkele lastige Gentse verkeersknopen. We maken werk van slim openbaar vervoer, meer ruimte voor fietsers en wandelaars en een upgrade voor pleinen en straten.



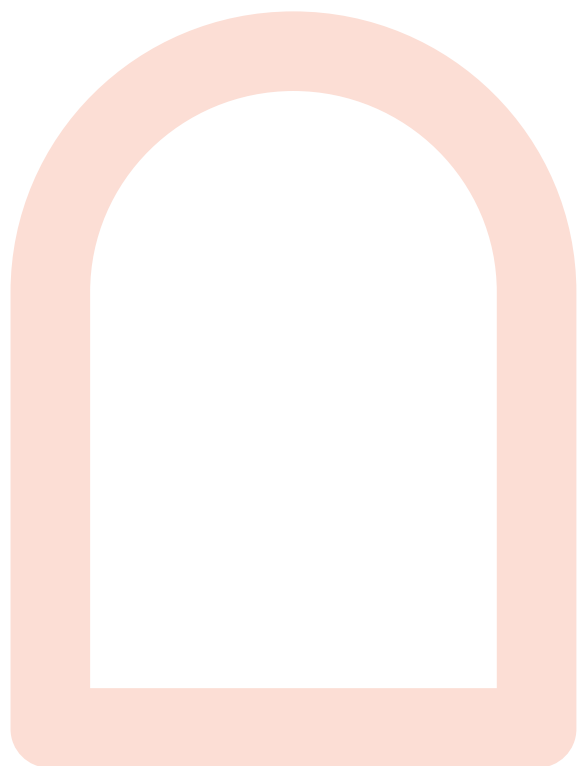
Gent krijgt **10 kilometer nieuwe tramlijnen**.
Tramlijn 4 trekken we door tot aan Gent-Dampoort.
De nieuwe tramlijn 7 loopt helemaal van Sint-Denijs-Westrem via Gent-Sint-Pieters naar Gent-Dampoort.



Auto's ondergronds = meer plaats bovengronds.
Tunnels onder Dampoort en Heuvelpoort zorgen voor vlot en veilig verkeer. Bovenop de tunnels krijgen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer alle ruimte.



We maken Gent nog aantrekkelijker dan het vandaag al is. **Pleinen, straten en vergeten plekken** langs de tramlijnen krijgen een upgrade.



Ontdek Gentspoort

De aanpak van Gentspoort

Gentspoort werkt in dialoog, neemt alle perspectieven mee en volgt van bij de start een duidelijk proces.

Aanpak

Gentspoort is een project met veel betrokken partijen, veel perspectieven en veel procedures. Een goede samenwerking is cruciaal om zo'n complex project vlot te realiseren.

Open, constructief en transparant

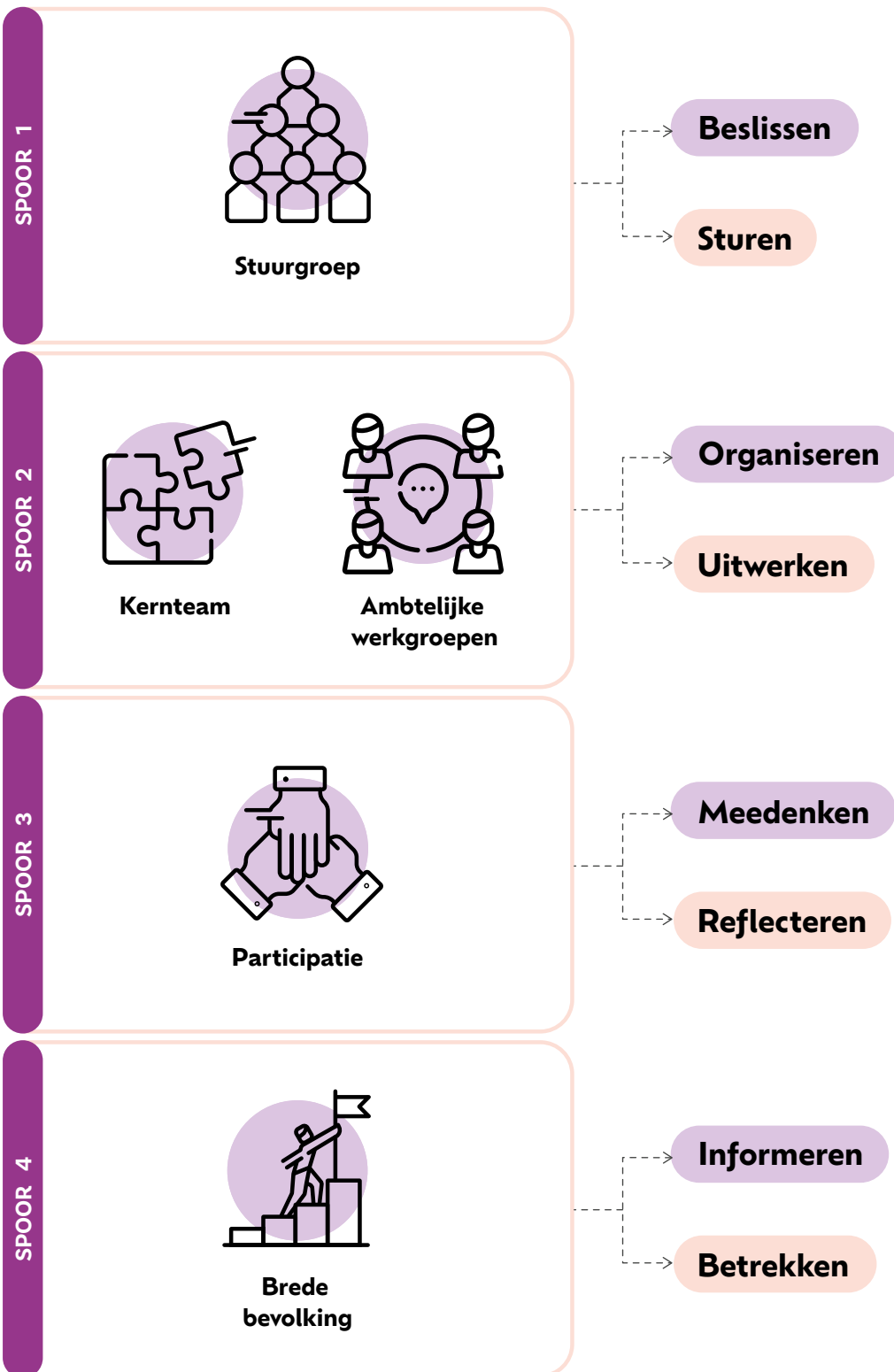
We werken in open dialoog met alle betrokkenen. Eerst zetten we onze gezamenlijke ambities op papier. Daarna onderzoeken we welke oplossingen mogelijk zijn. Zo komen we samen tot een oplossing waar iedereen zich in kan vinden.

Geïntegreerd en voor iedereen

We bekijken Gentspoort niet alleen met een mobiliteitsbril. We nemen alle perspectieven mee: van verblijfskwaliteit, groen en techniek tot budget, uitvoering en meer. Gentspoort wordt een project met meerwaarde voor iedereen die in het projectgebied woont, werkt of op bezoek komt.

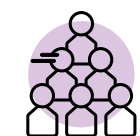
Resultaatsgericht en proactief

Bij de start tekenen we een duidelijk stappenplan uit. Dat wordt onze leidraad tijdens het hele project. Zo werken we efficiënt en stapsgewijs toe naar de best mogelijke oplossing.



Samenwerken en betrekken

We werken in dit project op vier aparte sporen, elk met een andere taak, andere bevoegdheden en andere betrokkenen. De vier sporen staan met elkaar in wisselwerking.



Stuurgroep

Wat?

De stuurgroep stuurt het project aan en neemt beslissingen. Deze groep maakt de strategische keuzes op basis van de uitgevoerde studies. Daarna formuleert ze voorstellen van beslissingen over het project. De stuurgroep bezorgt die voorstellen aan de Vlaamse Regering, die neemt het finale besluit.

Wie?

Verantwoordelijken van alle partners die deel uitmaken van Gentspoort: De Werkvennootschap, Stad Gent, De Lijn, Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg, NMBS, Infrabel, Farys, Aquafin en Synductis.



Kernteam

Wat?

Het kernteam organiseert en werkt achter de schermen. Ze bereiden de stuurgroepen voor en zijn het aanspreekpunt van het studieteam. Ze vormen de brug tussen alle partners die meewerken aan Gentspoort.

Wie?

Ambtelijke vertegenwoordigers van alle partners.



Ambtelijke werkgroepen

Wat?

In ambtelijke werkgroepen zitten ambtelijke experts. Tijdens werkdagen of overlegmomenten werken ze specifieke onderwerpen in detail uit.

Wie?

Alle partners die meewerken aan Gentspoort, aangevuld met partijen die geen deel uitmaken van het kernteam of de stuurgroep. Denk aan Monumentenzorg, Mobiliteit, Departement Omgeving, Onroerend Erfgoed, Stadsbouwmeester, het Agentschap Natuur en Bos, het provinciebestuur ... Afhankelijk van het onderwerp zitten er andere partijen of experts mee aan tafel.



Participatie

Wat?

We laten de omgeving op verschillende manieren mee nadenken en feedback geven op het project. Concreet zijn er twee participatiesporen:

- De **denktank** kijkt naar het project in zijn geheel en heeft een adviserende rol. Hierin zitten middenveldorganisaties (Voka, Unizo, Fietsersbond ...), adviesgroepen (Gecoro, Cultuurraad, Adviesraad voor personen met een handicap ...) en burgers.
- De **werkateliers** buigen zich over de invulling van specifieke locaties. Hierin werken we samen met lokale stakeholders en burgers.



Brede bevolking

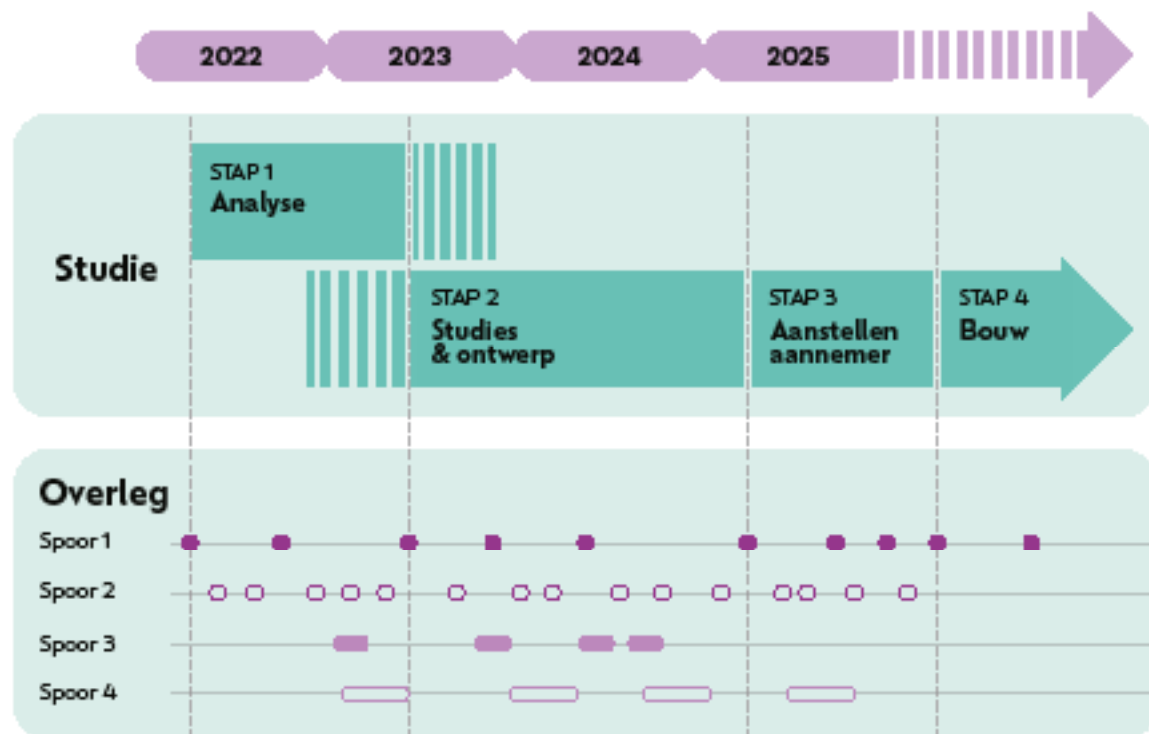
Wat?

Met onze communicatie betrekken en informeren we ook de brede bevolking. We doen dat met verschillende kanalen, op maat van het project en onze doelgroepen. Hiervoor gebruiken we onder andere de website, sociale media, brieven, kranten, digitale nieuwsbrieven, video's, campagnes en een mobiel infopunt.



De stappen van Gentspoort

Van de analyses en het studiewerk tot de keuze van de aannemer en de eerste spadesteek. Met Gentspoort werken we volgens een strak stappenplan.



1

Analyse

2022 - 2023

De eerste stap: een **grondige analyse van het projectgebied en alle plannen**. Zo trekken we voorbereid naar de ontwerptafel. Aan het eind van deze fase schrijven we de synthesesnota. Daarin verzamelen we alle uitgangspunten, ambities, kansen, opportuniteiten en knelpunten en participatiemethodes.

2

Studies en ontwerp

2023 - 2025

Na een grondige analyse starten we met het **ontwerp en de technische studies**. We maken eerst een ruw ontwerp. Dat wordt steeds concreter en gedetailleerder. Bij elke belangrijke mijlpaal leggen we het ontwerp voor aan de stakeholders. Met hun feedback en ideeën komen we tot een ontwerp dat zoveel mogelijk op maat is van de Gentenaar.

3

Aanstellen aannemer

2025 - 2026

Een afgewerkt ontwerp is nog geen startschot. Eerst gaan we op zoek naar een **aannemer** die de werken uitvoert. Er volgen ook **vergunningaanvragen** en andere **administratieve procedures**.

4

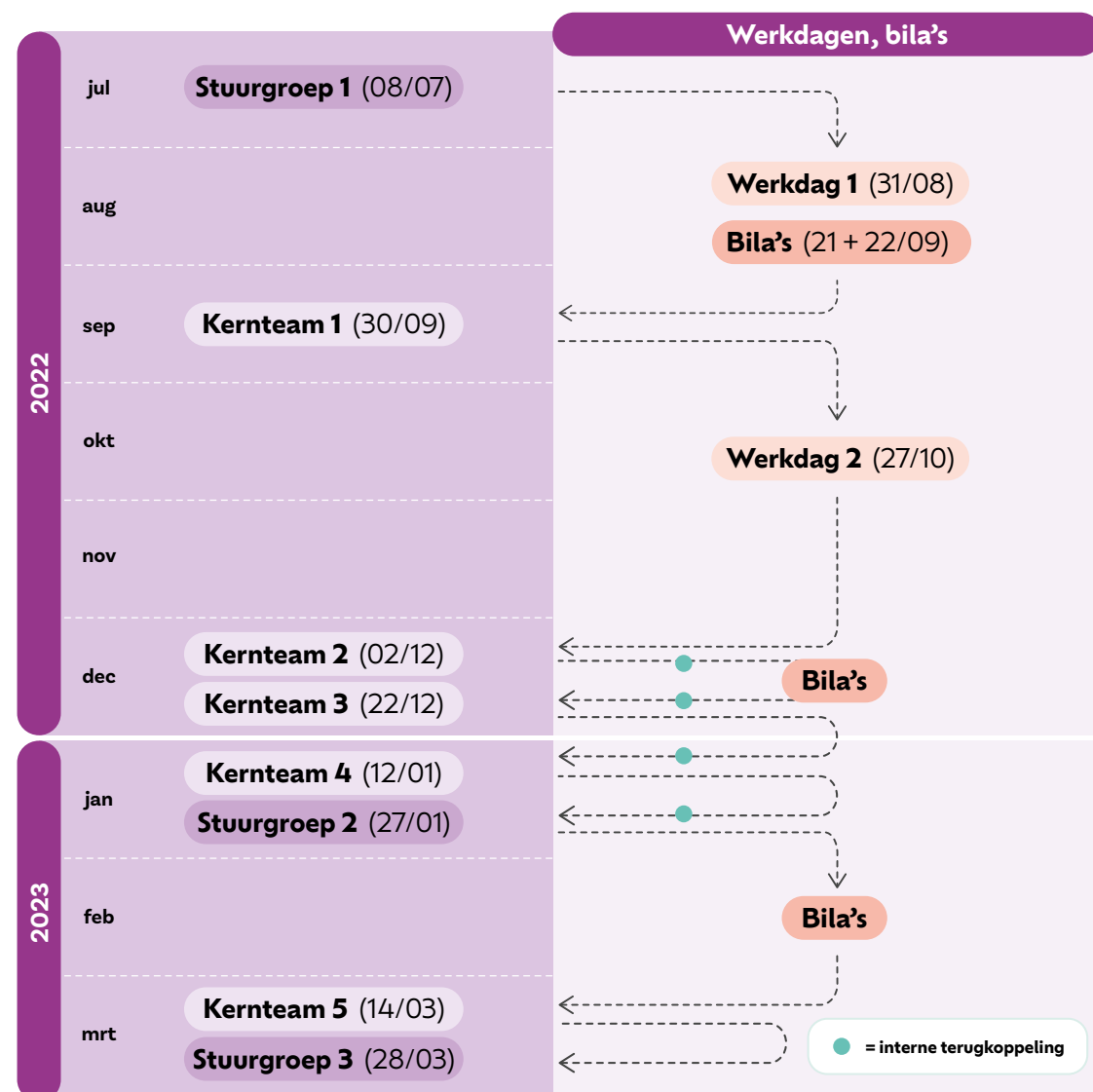
Bouw

2027 - ...

Ontwerp: check. Aannemer: check. Vergunningen: check. Dan kunnen de werken starten. **Met 2027 als voorlopige startdatum**. Maar opgelet: die planning kan nog wijzigen.

Wat is er al gebeurd

Begin 2023 staan we aan het eind van de analysefase. Sinds de start van Gentspoort in de zomer van 2022 hebben we al een heel traject afgelegd.



Synthese van bestaande studies

zomer 2022

Op de eerste werkdag maakten we een overzicht van alle bestaande studies en plannen en alle aandachtspunten uit het projectgebied. In overleg met alle partners kwamen we tot een volledige synthese van bestaande studies en plannen.

Verfijnen waar nodig

eind 2022

Op het eerste kernteam namen we die synthese onder de loep. Op sommige locaties waren de onderzoeksvragen niet scherp genoeg. Die verfijnden we achteraf, tijdens verschillende denkoefeningen.

Voorlopige goedkeuring ambitiecharter

begin 2023

Op het tweede kernteam maakten we de balans op. Daarna startte een nieuwe reeks gesprekken met alle partners. Hier legden we de basis van het ambitiecharter. Het ambitiecharter werd voorlopig goedgekeurd op het kernteam van 12 januari 2023.

Definitieve goedkeuring ambitiecharter

eind januari 2023

De stuurgroep keurde de tekst van het ambitiecharter finaal goed.

Voorlopige goedkeuring analyzenota

begin maart 2023

Vanuit de analyse van bestaande studies en plannen, de knelpunten en kansen, de verschillende denkoefeningen en ambities werden reeds enkele uitgangspunten over verschillende plekken langs het tracé geformuleerd. In bilateraal overleg werden deze uitgangspunten met de verschillende partners verfijnd.

Definitieve goedkeuring analyzenota

eind maart 2023

De stuurgroep keurde de analyzenota finaal goed.



2. Gentspoort

in beeld





→ Kortrijksesteenweg



← Carrefour



→ Tunnel Spoorweg



← Halte Gent Maria
Middelares-Maalte



↑ Parklaan



← Kruispunt Parkplein



← Emiel Clauslaan



↑
ICC



←
Kruispunt
Hofbouwlaan



↑
Museumplein



←
Familie van
Rysselberghedreef

→ Charles de Kerchovelaan



↑ Charles de Kerchovelaan

→ Heuvelpoort



← Citadellaan



↑
**Rotonde
 Tentoonstellingslaan**



↑
Tentoonstellingslaan



→
Doorsteek
Zuidpark



↑
Vijfwindgatenstraat/
Clarissenstraat



←
Hubert
Frere-Orbanlaan



↑
Halte Zuid



↑
Zuidstationstraat



→
Bocht op
Sint-Annaplein



↑
Sint-Annaplein



↑
Nieuwebosstraat



←
Tweebruggenstraat



↑
Brug Visserij



←
Kasteellaan

→
**Dampoort
Fietstunnel**



**Dampoort
Station**



**Dampoort
Zwaikom**

→
Dok Zuid





← Stapelplein



↑ Dok Noord



↑ Hoek Muidelaan
Dok Noord

→
Muidelaan



→
Neuseplein



↑
Voormuide



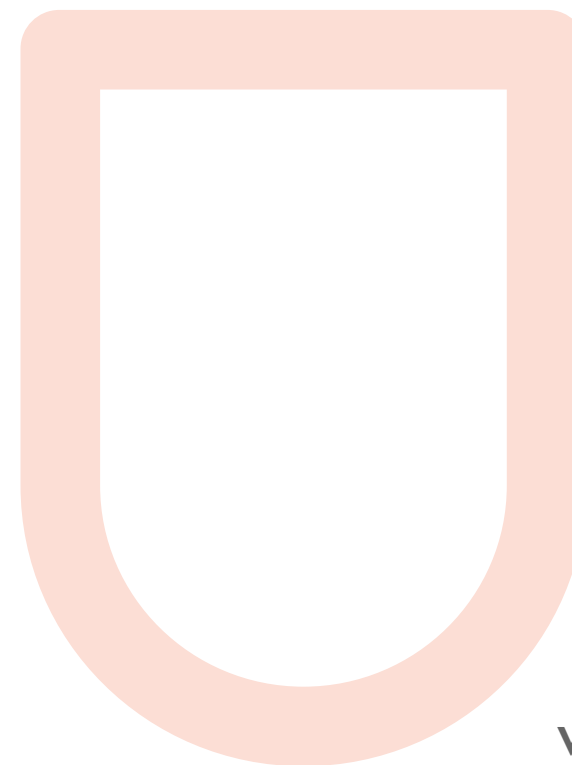
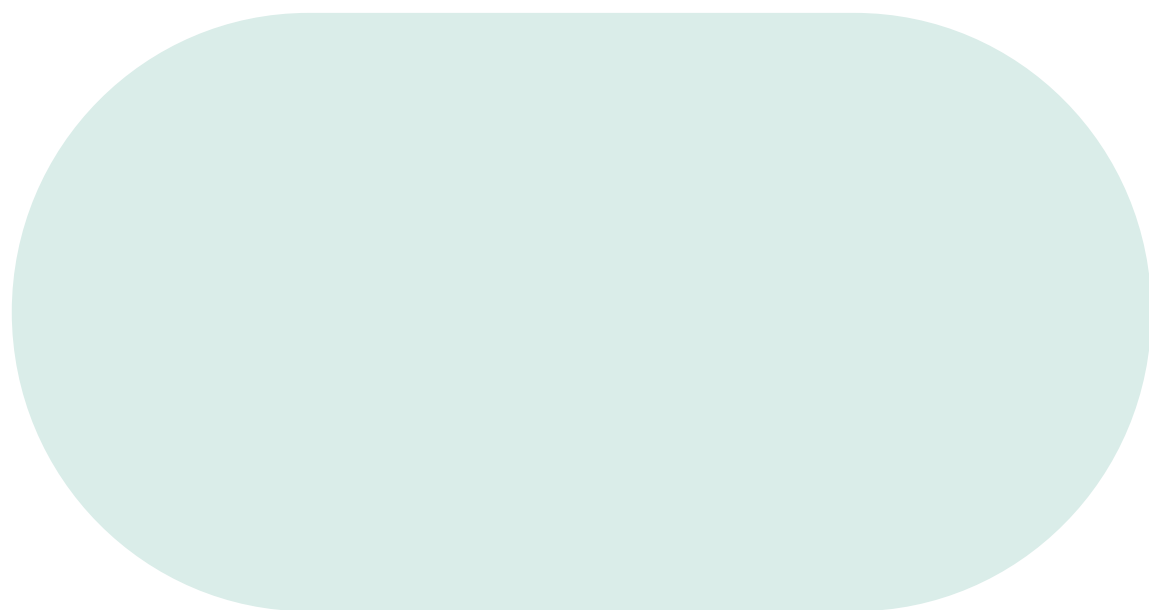
↑
Neuseplein



3. Ambitiecharter

als leidraad



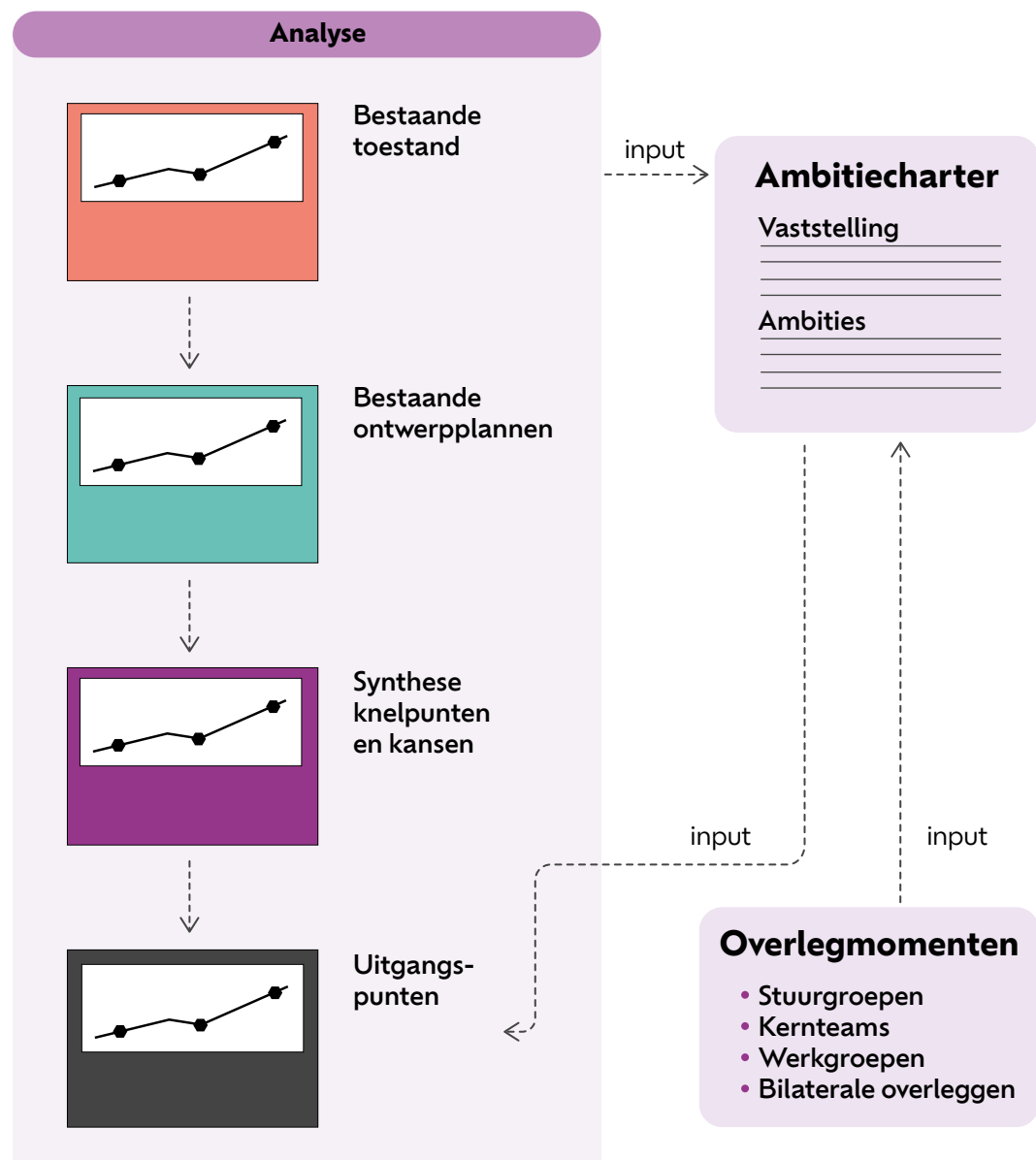


Werken met het ambitiecharter

Wat is het ambitiecharter?

Bij het begin van Gentspoort zetten we onze ambities op papier. Dat doen we samen met alle betrokken partijen. Zo trekken we voorbereid naar de ontwerptafel.

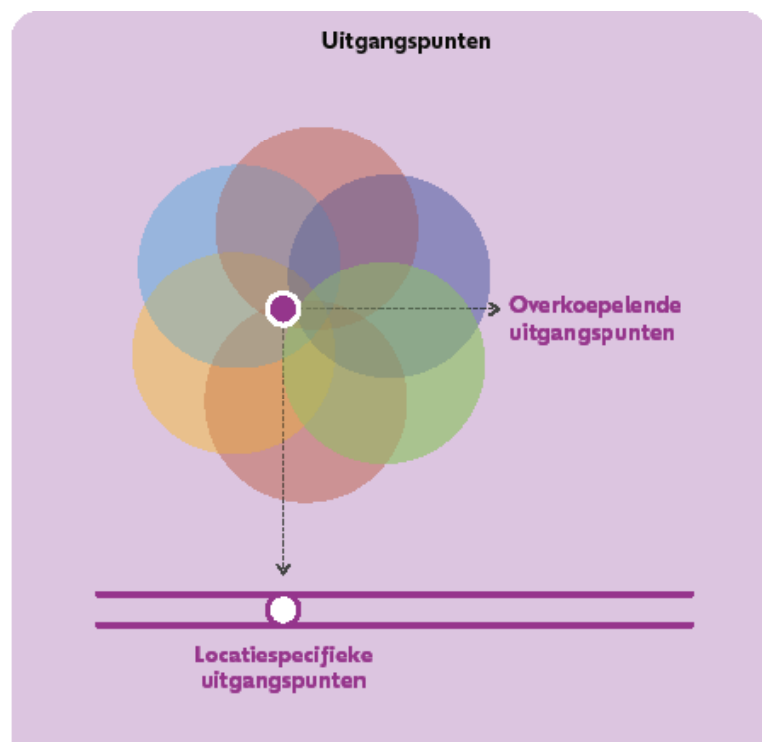
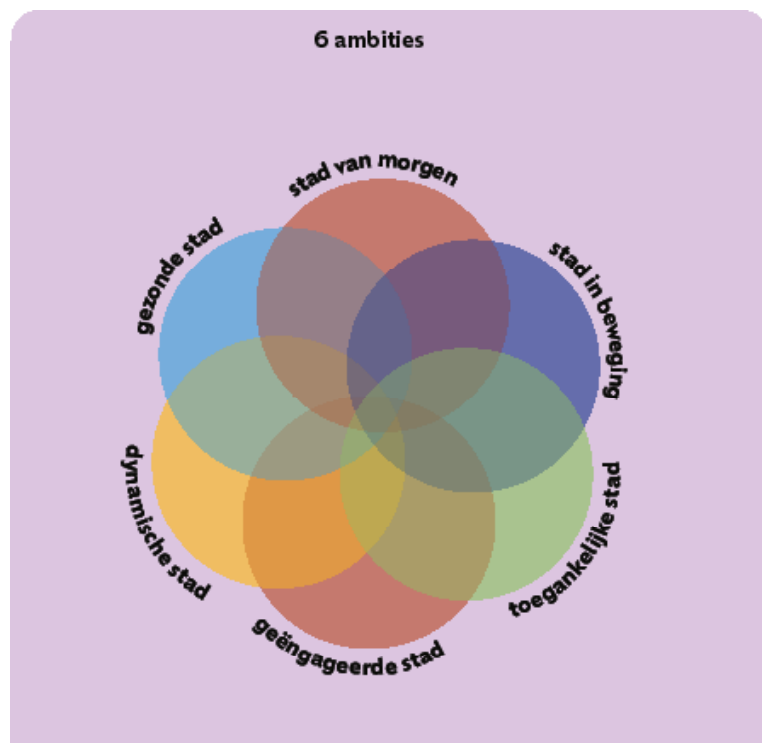




Het kompas van Gentspoort

Gentspoort is een project met veel betrokkenen en veel belangen. Soms versterken die belangen elkaar, soms spreken ze elkaar tegen. **We willen alle belangen op één lijn krijgen voor we starten met ontwerpen.** Zo weten we waar we naartoe werken en kan het ontwerpend onderzoek vlot en gestructureerd verlopen. Die gedeelde ambities van Gentspoort staan in het ambitiecharter.

Het ambitiecharter schreven we tijdens de **analysefase**, de eerste fase van het project. In deze fase bestudeerden we het projectgebied, bekeken we alle ontwerpen uit het verleden en bepaalden we alle kansen en knelpunten in het projectgebied. In overleg met alle partners kregen we zo een goed zicht op alle gedeelde ambities.



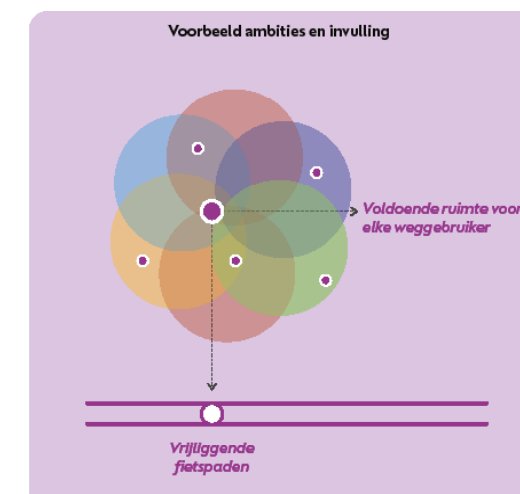
Van ambitie tot uitgangspunt

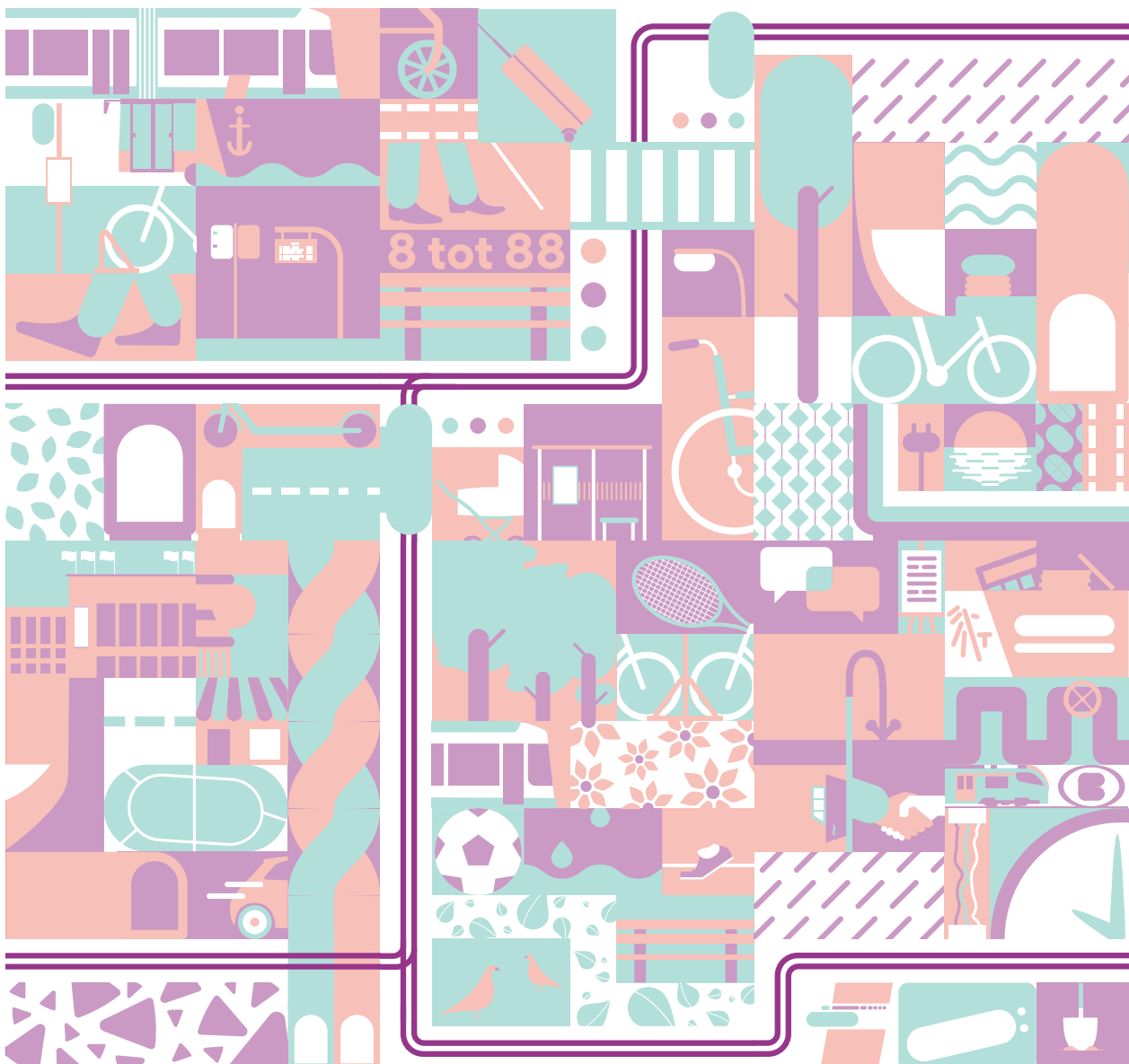
De ambities uit het charter zijn **brede, algemene doelen**, zoals een 'dynamische stad' of een 'stad van morgen'. Dat is waar we naartoe willen. Maar hoe maken we die ambities waar? Dat vertellen de uitgangspunten.

Er zijn twee soorten uitgangspunten. Enerzijds zijn er overkoepelende uitgangspunten, die van toepassing zijn op **het volledige projectgebied**. 'Voldoende ruimte voor elke weggebruiker' is zo'n overkoepelend uitgangspunt.

Daarnaast zijn er ook locatiespecifieke uitgangspunten. Dat zijn concrete vertalingen van overkoepelende uitgangspunten, die van toepassing zijn op een **specifieke locatie in het projectgebied**. 'Vrijliggende fietspaden' is een locatiespecifiek uitgangspunt. Het is de concrete invulling van het overkoepelend uitgangspunt 'Voldoende ruimte voor elke weggebruiker'.

Op sommige locaties is er **te weinig ruimte** om alle uitgangspunten waar te maken. Niet overal is er voldoende plaats voor waterbeheer, groen én een afgescheiden zone voor elke weggebruiker. In dat geval moeten er **doordachte keuzes** gemaakt worden. Soms is die keuze al gemaakt, voor andere locaties nemen we ze in de volgende fase.



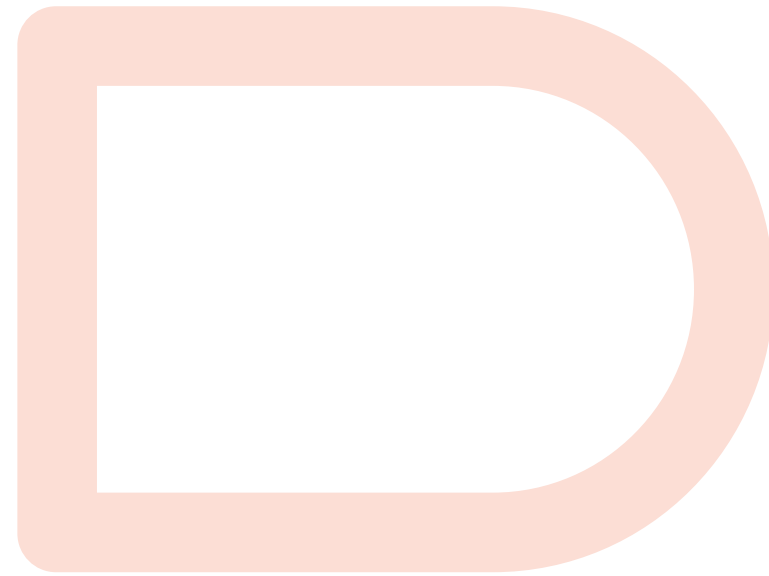
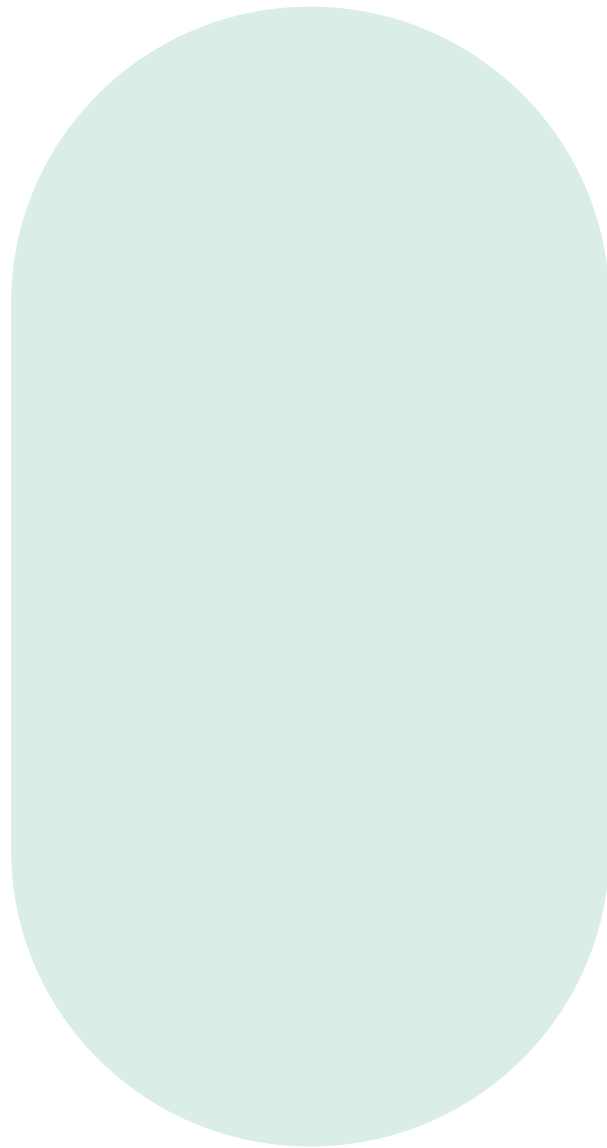


Het charter als toetssteen

Het ambitiecharter is een belangrijke leidraad tijdens het ontwerp en onderzoek. We evalueren de mogelijke oplossingen met het ambitiecharter als uitgangspunt. **Biedt een oplossing wel een antwoord op de ambities en uitgangspunten? Is ze in lijn met het charter?** Door deze vragen te stellen, verzekeren we dat het project voldoet aan de vooropgestelde belangen.



4. Ambitiecharter



Ambitiecharter

Vertrammen

De stad in beweging

Gentspoort bouwt aan een bereikbaar Gent. Daarvoor zijn er kwalitatieve tramverbindingen en overstappunten nodig. Het project werkt aan een robuust mobiliteitsnetwerk met een vlotte doorstroming voor alle vervoerswijzen, met speciale aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Met dit netwerk wordt het aantrekkelijker om verschillende vervoerswijzen te combineren. Bovendien wordt het voor inwoners en bezoekers eenvoudiger om zich op een duurzame manier te verplaatsen.

Vaststelling

Gent groeit

Gent is een **stad in beweging**. Meer dan 300.000 inwoners, bezoekers en studenten verplaatsen zich dagelijks om er te winkelen, werken, naar school te gaan, zich te ontspannen ... De stad trekt werknemers en bezoekers aan van dichtbij en veraf. Gent is ook een **groeende stad**. Het aantal inwoners, werknemers en bezoekers neemt jaar na jaar toe. Op 1 januari 2022 telde de stad 264.666 inwoners.¹

Die groei merk je op voet- en fietspaden, op de weg en op bussen en trams. Meer en meer mensen en modi maken gebruik van dezelfde infrastructuur. Op **veelgebruikte buslijnen**, zoals de lijnen 70 tot 78 tussen Dampoort en Gent-Sint-Pieters, is er vaak weinig plaats. Op veel plekken is er te **weinig ruimte voor voetgangers en fietsers**. En met de auto sta je aan Heuvelpoort of Dampoort vaak **in de file**. Bussen schuiven er aan samen met het autoverkeer. De auto-infrastructuur vormt op vele plaatsen een **brede, onveilige barrière** voor voetgangers en fietsers. Op sommige plaatsen is de nood aan extra bewoners-parking erg hoog.

Leeftijden	Bevolkingscijfer Gent 2021	Vooruitzicht 2021	Vergelijking	Vooruitzicht 2030
0 jaar	3.309	3.309	-6,5%	2.909
0-2 jarigen	8.656	8.940	+3,3%	8.668
3-5 jarigen	8.389	8.662	+3,2%	8.691
6-11 jarigen	17.252	17.553	+1,7%	18.274
12-17 jarigen	15.968	16.112	+0,9%	18.654
18-24 jarigen	22.003	21.114	-4,4%	23.218
15-64 jarigen	147.420	147.143	+0,6%	141.925
65-79 jarigen	29.668	29.773	+0,2%	33.246
80+	14.048	14.049	+0%	15.687
Totale bevolking	263.406	263.346	-0,05%	268.383

FIGUUR 1: Bevolkingsvoorzicht voor Stad Gent voor 2030, uit <https://hoeveelin.stad.gent/prognoses/berekening-prognoses/>

¹ Meest recente gegevens beschikbaar op 20/01/2023 (<https://gent.buurtmonitor.be/dashboard/dashboard/bevolking>). De tabel geeft de prognose weer voor 2030 (gebaseerd op de bevolking op januari 2020, bepaald door Statbel) en onderbouwt de juistheid van de prognose door het aantal inwoners van 2021 te vergelijken met de verwachting die in het verleden gesteld werd voor dat jaar. Dat verschil is slechts -0,05%. We kunnen bijgevolg aannemen dat de prognose voor 2030 vrij correct zal zijn.

Om de groei op te vangen, zijn investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur noodzakelijk.

De infrastructuur moet anders ingericht worden om verplaatsingen veiliger, efficiënter en comfortabeler te maken. Sommige plaatsen, zoals de verbinding tussen Gent-Sint-Pieters en Dampoort of De Oude Dokken, hebben bovendien nood aan een betere **multimodale ontsluiting**. Willen we deze plekken toekomstbestendig maken, dan moeten ze multimodaal en duurzaam bereikbaar worden.

Verschuiving naar duurzame verplaatsingen

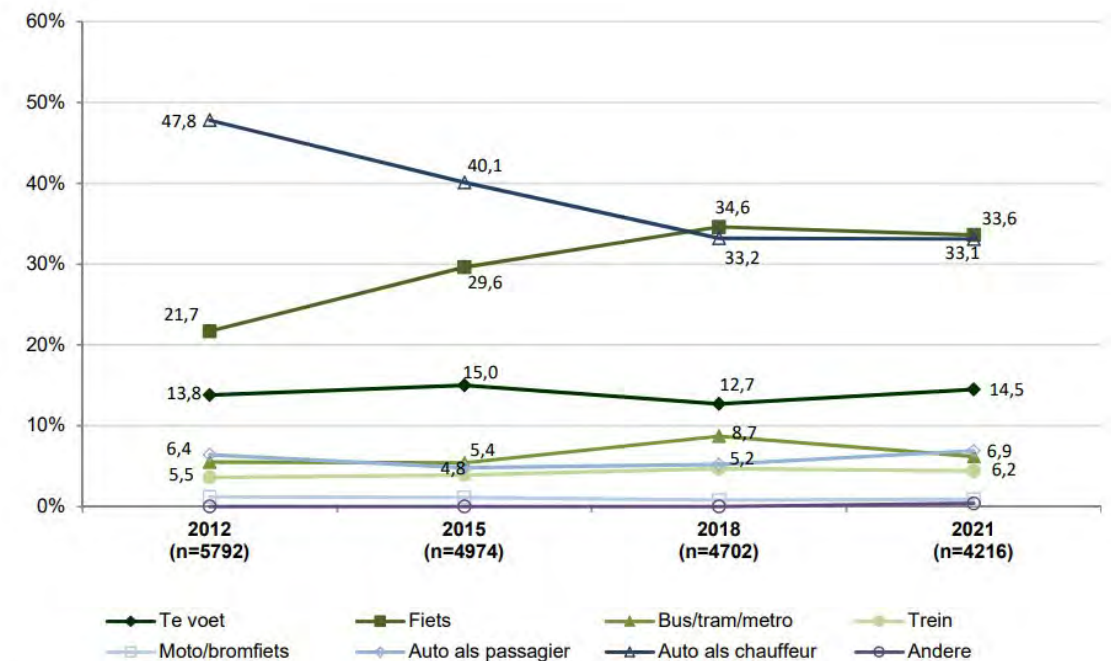
Zowel de Vlaamse overheid, de Vervoerregio Gent² als de stad Gent streven naar een duurzame 'modal shift'. Dit is de verschuiving van verplaatsingen met de auto naar collectieve, duurzame en actieve verplaatsingen. Die spelen een cruciale rol in de evolutie naar een gezonde en klimaatneutrale stad met een optimale leefkwaliteit en die goed bereikbaar is met verschillende vervoerswijzen. In Gent is die verschuiving naar duurzame verplaatsingen al een tijdje bezig. Vooral het aantal fietsers stijgt gestaag. Die evolutie is het gevolg van verschillende verbeteringen aan het fietsnetwerk en het autoluwer maken van de binnenstad.

Het gebruik van het openbaar vervoer is de voorbije jaren minder sterk gestegen. Nochtans is het minstens even belangrijk

om het aandeel van deze modus te verbeteren. Het **openbaar vervoersnetwerk heeft nood aan een upgrade**, zowel qua capaciteit als comfort. Een tram kan veel mensen op een efficiënte manier vervoeren, zonder veel ruimte in te nemen. Ook overstappunten tussen verschillende vervoersmodi zijn cruciaal in een performant netwerk. Dit zowel van andere vervoersmodi naar openbaar vervoer als van openbaar vervoer naar openbaar vervoer, bijvoorbeeld van bus naar tram. Locaties zoals Gent Zuid, Dampoort en de omgeving van Neuseplein en Muidebrug functioneren vandaag nog te weinig als comfortabele schakels in het netwerk.

In kader van het decreet Basisbereikbaarheid zijn reeds verschillende **overstappunten** als Hoppinpunten voorgesteld.³ Er werden nog geen Hoppinpunten voorgesteld binnen het traject van Gentspoort. Het Regionaal Mobiliteitsplan is momenteel in opmaak, daarin worden bijkomende Hoppinpunten voorgesteld, zoals bijvoorbeeld Gent-Sint-Pieters en Gent Dampoort.

Ook het aantal **verplaatsingen te voet** is nog niet wat het moet zijn. Nochtans is het met voorsprong de meest veilige en duurzame manier van verplaatsen. In een bereikbare stad moeten inwoners en bezoekers hun korte verplaatsingen altijd comfortabel te voet kunnen afleggen.



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

FIGUUR 2: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021. Bron: Analyserapport: trends in het mobiliteitsonderzoek Gent 2012-2021

² Vervoerregio Gent streeft naar een aandeel van 60% duurzame verplaatsingen en 40% autoverplaatsingen tegen 2040. In 2017 was dit respectievelijk 40% - 60%. Bron: Visienota Vervoerregio Gent. Hoewel Stad Gent op vandaag deze doelstelling reeds behaald heeft (zie figuur modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent totaal 2012-2021) moet de stad blijven inzetten op het verbeteren van de modal split (verhouding tussen auto en duurzame verplaatsingen) om de doelstellingen op regionaal niveau te kunnen behalen.

³ Zie <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/combimobiliteit/hoppinpunten> voor de definitie van Hoppinpunten en zie Openbaar Vervoerplan 2021 van Vervoerregio Gent voor het eerste voorstel van Hoppinpunten, toen nog Mobipunten genoemd.

Ambities

Gentspoort bouwt op verschillende manieren mee aan een vlot en duurzaam bereikbare stad.

Het project heeft als ambitie om het openbaar vervoer **sneller en aantrekkelijker** te maken. Succesfactoren in het realiseren van een snel en aantrekkelijk openbaar vervoer zijn **commerciële snelheid, efficiëntie, betrouwbaarheid en vlotte overstapplaatsen**. Om te concurreren met de auto is het cruciaal dat de tram haar reizigers vlot, frequent, stipt en comfortabel kan vervoeren. We bewaken de **verplaatsingstijdfactor**⁴ en verhogen de betrouwbaarheid door in te zetten op de doorstroming van de tram. Het aantal haltes voor de tram wordt afgestemd op de commerciële snelheden. Zo overtuigen we ook nieuwe reizigers om te kiezen voor het openbaar vervoer. De aanleg van nieuwe tramlijnen in gebieden in volle ontwikkeling, zoals langs de Oude Dokken en de Kortrijksesteenweg, maakt deze plekken multimodaal en duurzaam bereikbaar. Zo maakt de tram het volledige Gentse mobiliteitsnetwerk efficiënter.

Gentspoort streeft naar de realisatie van betere overstappunten. Om dit waar te maken, reorganiseert het project **aan Dampoort en Gent Zuid** twee cruciale en drukgebruikte overstappunten.

We beogen haltes te voorzien op goede, centrale, bereikbare plaatsen nabij attractiepolen of overstapknopen. Korte, veilige en leesbare looplijnen voor voetgangers zijn cruciaal op deze plaatsen. Ook comfortabele wachtplekken zijn belangrijk, eventueel aangevuld met extra diensten zoals pakjesautomaten, fietsstalling, fietsherstelpunten ... Ter hoogte van eindhaltes zoals het

Parkbos hebben we ook aandacht voor parkeervoorzieningen om zoekverkeer en wildparkeren te vermijden. Het opladen van de juiste haltes met functies zoals een P+R kan zorgen voor een meerwaarde op verschillende niveaus.

Gentspoort zet zich in om de overstappunten die in het Regionaal Mobiliteitsplan van vervoerregio Gent opgenomen worden als Hoppinpunt maximaal in te richten volgens de daarvoor beschreven kwaliteitseisen. Vanuit het project Gentspoort kunnen mogelijks ook bijkomende Hoppinpunten worden voorgesteld, meer bepaald daar waar belangrijke overstappunten gerealiseerd worden binnen dit project. Hierdoor wordt het eenvoudiger en comfortabeler om over te stappen.

Gentspoort wil ook **ruimte creëren voor voetgangers**. Comfortabele, obstakelvrije voetpaden en vlotte looplijnen zijn essentieel om mensen te overtuigen om meer verplaatsingen te voet te doen. Ook het Gentse fietsnetwerk bouwen we verder uit. Er komen **structurele verbeteringen voor de fietser** zoals de fietssnelweg aan Dampoort, veilige fietspaden langs de Kortrijksesteenweg, veiligere fietsoversteken aan het Neuseplein en Heuvelpoort ...

We hebben ook aandacht voor **transport over het water**. Bruggen worden heraangelegd zodat er meer transport via de Gentse binnenwateren kan plaatsvinden. Bij de aanleg van het plein aan de Zwaikom houden we er rekening mee dat dit in de toekomst als halte voor vervoer over water gebruikt kan worden.

Om de doorstroming voor de tram te garanderen, worden op enkele locaties

doorgaand autoverkeer en tramverkeer gesplitst.⁵ Aan Dampoort en Heuvelpoort komt een tunnel voor doorgaand verkeer, daardoor zal ook de doorstroming voor auto's op de R40 verbeteren. Op andere plekken moet de hoeveelheid autoverkeer omlaag, om voldoende doorstroming voor de tram te voorzien, maar ook omdat daar nood is aan meer verblijfs- en ontmoetingsruimte. Daarbij gaat ook extra aandacht naar de overwegingen die gemaakt moeten worden met betrekking tot ruimte voor parkeren. Er wordt onderzocht waar parkeerplaatsen behouden moeten worden en waar bij verlies aan parkeerplaatsen dit gecompenseerd moet worden, in evenwicht met de ambities voor het realiseren van een modal shift. Waar nodig wordt flankerend beleid uitgewerkt voor parkeren of worden op wijkniveau buiten het projectgebied oplossingen onderzocht zoals bijvoorbeeld buurtparkings.

De nieuwe tramlijnen en de verbeteringen voor voetgangers en fietsers zijn een **hefboom voor de modal shift**. De extra capaciteit op het openbaar vervoer en extra ruimte voor actieve verplaatsingen moet de toename van verplaatsingen opvangen. Zo wordt het makkelijker om zich op een duurzame manier te verplaatsen in en naar Gent.

Zoals in de situering beschreven, is het onmogelijk om alle overkoepelende uitgangspunten overal te verzoenen. De ruimte is te beperkt om elke vervoerswijze een eigen plaats te geven, bijgevolg is op elke locatie een doordachte



afweging nodig om keuzes te kunnen maken. Doorslaggevende criteria bij die afweging zijn een vlotte bereikbaarheid voor Gent en de modal shift. Voor een toekomstbestendige publieke ruimte is er een ontwerp nodig dat anticipeert op toekomstige ontwikkelingen. Dit betekent dat we qua mobiliteit de beschikbare verkeersruimte moeten herverdelen. Met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en minder ruimte voor autoverkeer.

⁴ De verhouding van de reistijd met het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Bij een waarde kleiner dan 1 is het openbaar vervoer sneller dan de auto.

⁵ Zie ook 'De dynamische stad' voor de verdere duiding van deze locaties.

De toegankelijke stad

De tram verbindt wijken, plekken en pleinen. Gentspoort is een hefboom voor een toegankelijke, comfortabele en sociaal veilige publieke ruimte voor alle bewoners en bezoekers. Of zij nu jong of oud, mobiel of minder mobiel zijn. Gentspoort zet extra in op een verkeersveiliger Gent. Oversteekbaarheid en het wegwerken van barrières voor fietsers en voetgangers krijgen veel aandacht.

Vaststelling

Gent is voor iedereen: inwoners, studenten, handelaars, werknemers, ondernemers, toeristen ... Iedereen gebruikt de stad en haar publieke ruimte **op zijn eigen manier**. Twee essentiële aspecten komen bij elke gebruiker terug: **veiligheid en toegankelijkheid**. Ondanks de hoge ambities op die vlakken, zijn er vandaag nog veel plekken die door gebruikers als onveilig worden ervaren of ontoegankelijk zijn.

De doelstelling op vlak van verkeersveiligheid is duidelijk: **zo snel mogelijk naar nul doden en zwaargewonden bij verkeersongevallen**. Vandaag zijn er nog vaak ongevallen, ook op de wegen waar Gentspoort straks aan de slag gaat. Er zijn langs het traject verschillende plekken die de Vlaamse overheid als 'zwart punt'⁶

beschouwt, zoals Heuvelpoort, Citadellaan, Dampoort, Dok-Noord en Neuseplein. Ook Stad Gent houdt een lijst met onveilige punten op lokale wegen bij, met onder meer het Graaf Van Vlaanderenplein, de Kasteellaan en de Voormuide. Die lijsten vertellen uiteraard niet het volledige verhaal. Elke Gentenaar kan ongetwijfeld plekken opnoemen langs het tracé van Gentspoort waar het verkeersonveilig is. Fietspaden zijn er vaak smal of liggen onafgescheiden te dicht naast het autoverkeer. Voetpaden zijn ook vaak te smal, slechts 60% voldoet aan de minimumeis van 1,50 meter.

Onveilige kruispunten zijn geen geïsoleerd probleem. Ze zijn vaak een cruciale zwakke schakel in een traject. Ze vormen een barrière om te voet of met de fiets van de ene buurt naar de andere te gaan. De stadsring (R40), de Kortrijksesteenweg en de B401 zijn herkenbare voorbeelden, maar ook spoor- en tramlijnen of water kunnen barrières zijn. De **oversteekbaarheid** van infrastructuur bepaalt de fysieke **én mentale barrière**. Sommige wijken, zoals Voormuide en de Bourgondiëwijk zijn volledig omringd door moeilijk oversteekbare infrastructuur.

Veilige publieke ruimte gaat uiteraard over meer dan verkeer. Ook sociale veiligheid is een cruciale factor in het gebruik van straten, pleinen en haltes. Dit is moeilijker in cijfers en lijsten uit te drukken.

⁶ De zwarte of gevaarlijke punten zijn locaties waar veel ongevallen gebeuren. Ze worden door Agentschap Wegen & Verkeer bijgehouden in een dynamische lijst.

Gentspoort is een hefboom voor een toegankelijke, comfortabele en sociaal veilige publieke ruimte voor alle bewoners en bezoekers.

Toch zijn er verschillende plaatsen, zoals de omgeving van Gent Zuid en Dampoort, waar sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt is.

Toegankelijkheid is doorslaggevend om duurzame vervoerswijzen aantrekkelijk te maken. Wie te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer gaat, heeft nood aan **toegankelijke straten, pleinen, haltes en voertuigen**. Grote delen van onze publieke ruimte zijn minder goed toegankelijk. Voor gebruikers van een rollator of rolstoel, slechtzienden, wie minder goed te been is of een kinderwagen vooruitduwt, is zich actief of met het openbaar vervoer verplaatsen nog geen evidentie. Voetpaden en halteperrons zijn vaak onvoldoende breed of hebben nog veel obstakels. Ook in het projectgebied van Gentspoort zijn er talloze locaties waar ruimte voor verbetering is, bijvoorbeeld de onderdoorgangen voor voetgangers langs de Kortrijksesteenweg, de te smalle voetpaden langs de Koopvaardijlaan en ontoegankelijke bushaltes zoals in de Tweebruggenstraat. Maar we zien ook een kentering. Toegankelijkheid is meer en meer een prioriteit geworden. Dit zie je ook stilaan in het straatbeeld. Het Masterplan Toegankelijkheid van de Vlaamse overheid heeft een heldere doelstelling: 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net moeten toegankelijk zijn tegen 2030. Alle nieuwe en heraangelegde haltes moeten toegankelijk zijn voor mensen met een motorische en visuele beperking.

Ambities

Gentspoort wil zich inzetten voor een veilige en toegankelijke stad, waar iedereen zich **onbezorgd en moeiteloos kan verplaatsen** en waar de publieke ruimte ontmoeting en verbinding stimuleert.

Een verkeersveilig ontwerp met aandacht voor het vermijden van conflicten zowel op kruispunten als langs het tracé is het uitgangspunt. Locaties waar vandaag veel ongevallen gebeuren, krijgen speciale aandacht. We mengen het verkeer op een kwalitatieve en goed leesbare manier. Voldoende brede voetpaden en indien nodig fietspaden veilig afgescheiden van gemotoriseerd verkeer, zijn essentieel. Hierbij hebben we extra aandacht voor de fietsveiligheid in relatie tot de tramsporen (dwars- en langsricting). Doordachte **looptlijnen en fietsverbindingen**, vooral aan overstappunten zoals Dampoort en Gent Zuid, moeten voetgangers en fietsers de nodige ruimte geven. De rijbaan wordt zo ontworpen dat alle weggebruikers (ook fietsers, steppers ...) hun **snelheid** aanpassen aan de toegelaten maximumsnelheid.

Oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is een aandachtspunt langs het volledige tracé. Dankzij de autotunnels aan Heuvelpoort en Dampoort wordt de stadsring minder een barrière. Maar de **tramlijn mag ook geen nieuwe barrière** worden. Vooral waar de tramlijn gecombineerd wordt met parallelle rijstroken voor auto's, zoals langs de R40 en de Kortrijksesteenweg, is dit een aandachtspunt. We hebben aandacht voor conflictsituaties tussen fietsers en trams. Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers zijn onmisbaar en moeten voldoende veilig worden.

Waar het nodig en technisch haalbaar is, kunnen ongelijkgrondse verbindingen voor fietsers en voetgangers, zoals bruggen en tunnels of anders verkeerslichten bij gelijkvloerse kruisingen een oplossing zijn.

We streven naar de allerhoogste mate van toegankelijkheid. Haltes, voetpaden en pleinen worden ingericht **op maat van kinderen en ouderen** van 8 tot 88 jaar. Als richtlijnen gebruiken we de principes van 'universal design'⁷ en het Masterplan Toegankelijkheid. Zo wordt de stad toegankelijk voor iedereen. Het openbaar vervoer gebruiken wordt eenvoudiger. **Vlotte looplijnen met comfortabele voetpaden** en met zo weinig mogelijk hindernissen nodigen iedereen uit om deel te nemen aan het stadsleven. Ook wie zich verplaatst met een rolstoel, rollator of kinderwagen. De stad groeit en dat heeft ook zijn impact op de ondergrondse infrastructuur. Niet alle technische installaties (bv elektriciteitskasten ...) kunnen ondergronds. Daarom is het de ambitie om dit maximaal te integreren op plaatsen waar dit minimale hinder met zich meebrengt.

Met deze principes stimuleert de publieke ruimte **ontmoetingen en sociale interactie**. Voor de sociale veiligheid is een **overzichtelijke inrichting** en voldoende en goed doordachte duurzame **verlichting** noodzakelijk. Pleinen en vervoersknooppunten moeten ruimte bieden om te wachten, zitten, praten, eten of drinken. Zo creëren deze een mix van functies. We maken een **inclusief** ontwerp. Het projectgebied moet een levendige plek worden waar iedereen zich welkom voelt.

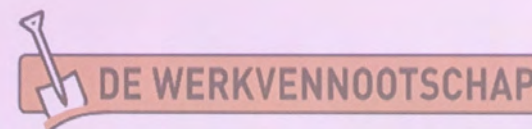
⁷ "Het Universal Design of Design For All principe vertrekt van de vaststelling dat een onzorgvuldig gemaakte omgeving barrières kan creëren en bijgevolg handicapsituaties kan veroorzaken. Hierdoor wordt een handicap nu in toenemende mate gezien als gerelateerd aan de omgeving, als een fenomeen dat zich manifesteert in sociale, fysieke en virtuele omgevingen. [...] Mensgericht ontwerpen wordt in deze context gezien als een cruciaal en strategisch middel om 'handicapsituaties' te voorkomen of te elimineren en om de levenskwaliteit van alle gebruikers te verbeteren. [...] De zeven basisprincipes zijn:

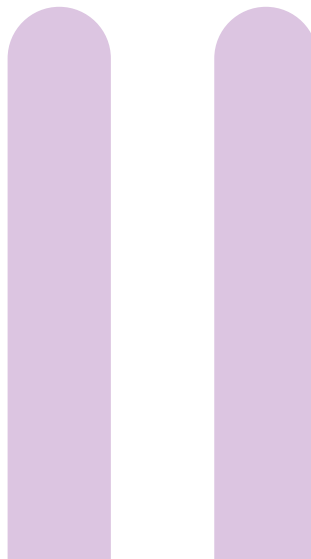
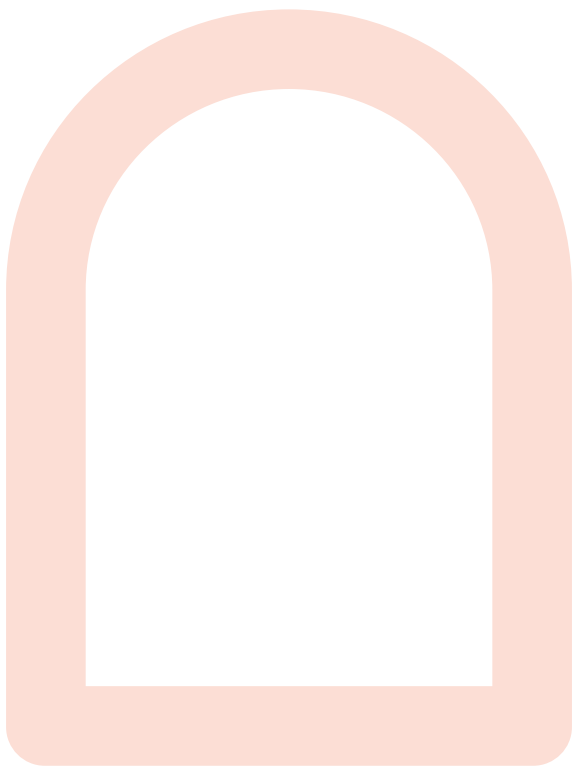
- Bruikbaar voor iedereen (principe 1)
- Flexibiliteit in het gebruik (principe 2)
- Eenvoudig en intuïtief gebruik (principe 3)
- Begrijpelijke informatie (principe 4)
- Marge voor vergissingen (principe 5)
- Beperkte inspanning (principe 6)
- Geschikte afmetingen en gebruiksruidten (principe 7)

Die zeven principes kunnen ook voor het ontwerp van het publiek domein bijdragen aan het realiseren van een goede bruikbaarheid en gebruikskwaliteit voor een grote verscheidenheid van gebruikers. [...] Uit <https://www.toegankelijkeomgeving.be/universal-design>

Verwelkoming

Wouter Casteels
Algemeen manager De Werkvennootschap





Ambitiecharter

Vernieuwen



De stad van morgen

Gentspoort werkt aan een robuuste en flexibele publieke ruimte. We bereiden de stad voor op nieuwe mobiliteitsvormen, de energietransitie en klimaatuitdagingen. Daarnaast wil het project ook de kansen van tijdelijke situaties maximaal benutten en kwalitatief inrichten.

Vaststelling

Nieuwe mobiliteitsvormen

Door de groei aan inwoners en aanbod aan mobiliteitsvormen en verplaatsingswijzen blijft onze mobiliteit in beweging. Bovendien werkt De Lijn met het Pegasusplan verder aan de langetermijnvisie op de tramverbindingen in Gent. Afhankelijk van de uitkomst, kan de verhouding tussen bussen en trams in Gent grondig veranderen. Het **aantal fietsers** stijgt ook spectaculair. Daarbovenop zijn er meer en meer **verschillende types fietsen** zoals bakfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs en ploof fietsen. Niet voor elk type fiets is er plaats in een klassieke fietsenstalling. Andere vervoersmiddelen, zoals de elektrische step en de onewheel, winnen terrein. Deelfietsen en deelsteps eisen hun plaats op in publieke ruimte.

Nieuwe ontwikkelingen

Er zijn heel wat **ruimtelijke ontwikkelingen** op til in Gent. Denk maar aan de nieuwe

Arteveldecampus op de Oude Dokken, de nieuwe toekomstplannen van UGent, ontwikkelingen langs de Kortrijksesteenweg en de ontwikkeling van de Dampoortsite op langere termijn. Deze stadsvernieuwingsprojecten zorgen voor een nieuwe dynamiek en gaan een impact hebben op de publieke ruimte die wij vandaag ontwerpen.

Energie- en klimaatuitdagingen

In de huidige energie- en klimaatcrisis zijn het **beperken van energieverbruik en de omschakeling naar hernieuwbare energie** grote uitdagingen. Het gebruik van zonne- en windenergie en de elektrificatie van voertuigen en verwarming neemt toe. Tegen 2023 wordt een plan voor de **verzwaring van het Gentse elektriciteitsnet** uitgewerkt. Naar verwachting dient 40% van het huidige net hiervoor verder uitgebouwd te worden en zullen deze werken starten voor de werken van Gentspoort. Daarnaast zijn er heel wat innovatieve technieken in ontwikkeling, zoals warmtenetten riothermie en aquathermie. Aan de dokken wordt al ingezet op hernieuwbare energie met het warmtenet van Luminus. Door al deze nieuwe technieken zullen naast de nodige ruimte voor riolering, drinkwaterbevoorrading, telecommunicatie, ... meer ondergrondse netten en leidingen nodig zijn. Vandaag wordt de ondergrond bovendien te weinig opgeruimd. Oude en niet-gebruikte leidingen die mogelijk schadelijke stoffen bevatten blijven vaak gewoon liggen.

Ook het **hergebruik van materiaal** haalt de CO₂-uitstoot omlaag. Circulaire economie is een hot topic, concepten zoals 'cradle to cradle' en het materialenpaspoort zijn volop in ontwikkeling. In infrastructuurprojecten gebeurt dit momenteel te weinig.

Op vlak van mobiliteit zorgen duurzame verplaatsingen, de elektrificatie van het wagenpark en het openbaar vervoer voor minder CO₂-uitstoot. De laadinfrastructuur die nodig is voor de elektrificatie van het wagenpark zal plaats opeisen in de publieke ruimte. Deze transitie bevat met andere woorden ook een ruimtelijk vraagstuk. De Vlaamse regering heeft reeds een visie en aanpak op de uitrol van publieke laadinfrastructuur, bij Stad Gent wordt een visie voor de stad opgemaakt.

De stad staat voor uitdagingen als gevolg van de **klimaatverandering**. De verharding op het openbaar domein en de rioleringen zijn gedimensioneerd op de normen van weleer. Echter komen zeer zware regenbuien steeds vaker voor. De hoge verhardingsgraad in Gent wapent de stad te weinig tegen frequentere en intensievere buien en hittegolven. Groen en water spelen een belangrijke rol in het voorkomen van droogte, wateroverlast en hittestress. Ze houden het grondwater op peil en zorgen voor meer biodiversiteit. De stad Gent en Farys hebben een **regenwatervisie** uitgewerkt voor hun grondgebied. Er is ook een model geplande toestand voor de optimalisatie van het afvalwaterstelsel op korte en langere termijn. Deze en andere hydraulische studies gebruiken we als vertrekpunt.⁸ Bovendien maakt Stad Gent

nog een hemelwater- en droogteplan op. Voorts is het principe om de verharding maximaal te beperken verordenend opgenomen in het **Algemeen Bouwreglement** van de stad.⁹ Dit impliceert enkel verharding die functioneel strikt noodzakelijk is, dus geen puur esthetische verharding. Ook de hemelwaterverordening is verstrengd, waardoor de randvoorwaarden voor infiltratie van hemelwater verdubbelen.

Naast de hoge verhardingsgraad vormen op een aantal locaties onder andere ook de onderdimensionering van de rioleringen ten opzichte van het huidige klimaat (en dus de huidige regelgeving), de overstorten bij gemengde riolering en pompstations (door mogelijke defecten aan de pompstations) risico's voor wateroverlast en ongewenste lozingen van afvalwater. Onder andere op het kruispunt van de Parklaan met de Fortlaan, aan het Citadelpark en het Sint-Annaplein is wateroverlast een gekend probleem. De problematieken van wateroverlast kunnen mogelijks ook buiten het projectgebied aangepakt worden, hiervoor kan het studiegebied dus ruimer zijn dan de projectcontour op dat moment.

Stad Gent heeft **acht groenklimateassen** geselecteerd. Samen vormen deze een natuur- en waterrijk netwerk tussen de binnenstad en vijf groene polen aan de rand van Gent. Deze groenstructuur helpt de negatieve effecten van de klimaatverandering op de stad te verminderen.

⁸ In de studie is de RWA enkel gedimensioneerd op basis van afvoer. Er werd nog niet gedimensioneerd op basis van buffering/infiltratie. Dit moet nog onderzocht worden.

⁹ Artikel 12 Beperken van verhardingen: Het verharden van oppervlaktes moet tot een minimum beperkt worden. De strikt noodzakelijke verhardingen moeten waar mogelijk als verharding met natuurlijke infiltratie of als waterdoorlatende verharding



Tijdelijke situaties

Als onderdeel van het project leggen we ongeveer 10 kilometer traminfrastructuur en twee tunnels aan. Dit zal een grote impact hebben op heel wat kruispunten, bruggen, tunnels en ondergrondse infrastructuur. Het project heeft een **lange uitvoeringstijd**. Doorheen de tijd zullen er **verschillende tijdelijke verkeerssituaties** gelden in het projectgebied. Ook worden er de komende jaren andere projecten van stakeholders uitgevoerd in of grenzend aan het projectgebied. Een goede afstemming met andere projecten is hierbij cruciaal.

Als tijdelijke situaties lang onveranderd blijven, kan de perceptie ontstaan dat het om een definitieve situatie gaat. Als de situatie daarna opnieuw wijzigt, kan dit voor weerstand zorgen. Bovendien leren werven zoals Gent Sint-Pieters ons dat het belangrijk is om voldoende aandacht te geven aan de kwaliteit van tijdelijke situaties.

Ambities



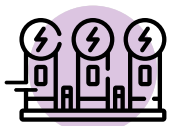
Gentspoort is futureproof op vlak van mobiliteit en publieke ruimte

Gentspoort streeft naar een **robuust en flexibel ontwerp**. We houden zoveel mogelijk rekening met de geplande toekomstige **uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk** en leggen waar mogelijk de nodige calamiteitensporen aan. Gentspoort zal het doortrekken van de tramlijn richting Lochristi en de vertramming van de huidige buslijn 3 niet hypothekeren. De overstappunten worden bovendien zo robuust mogelijk ingericht zodat een uitbreiding van het aantal bussen en/of trams of een nieuwe verhouding tussen tram- en busperrons zonder grote ingrepen opgevangen kan worden binnen de beschikbare ruimte.

Gentspoort heeft aandacht voor **innovatie** qua traminfrastructuur en onderzoekt het gebruik van **nieuwe technieken** zoals nieuwe soorten spooropleggingen,

tractie systemen en nieuwe types voertuigen. Het ontwerp wil rekening houden met het stijgende aantal fietsers en nieuwe eisen rond fietsenstallingen. We voorzien **ruimte voor verschillende types fietsen en nieuwe mobiliteitsvormen** zoals de bakfiets, longtail, speedpedelec, step, onewheel, free floating deelfietsen en -steps.

Gentspoort tracht zoveel mogelijk rekening te houden met de toekomstplannen rond **stadslogistiek en personenvervoer over water** met aandacht voor de doorstroming van het gelijkgronds verkeer. Het houdt rekening met opportuniteiten voor personenvervoer, zoals een opstapplaats aan de zwaairom. Zo komen we tot een robuust ontwerp dat standhoudt wanneer dit soort transport over water wordt uitgerold.



Gentspoort is futureproof op vlak van energie

Gentspoort heeft de ambitie om de **ondergrond** van het projectgebied zo goed als mogelijk voor te bereiden op de energietransitie. Waar we de nood of kans zien om ruimte voor toekomstige leidingen of netten te voorzien, nemen we dit mee in het ontwerpproces. Daarbij bekijken we welke technieken we binnen het project Gentspoort kunnen toevoegen. Hierbij hebben we aandacht voor de

technische robuustheid van ondergrondse materialen.

Op plaatsen waar geen leidingen komen, is er bovengronds ruimte voor bomen en beplanting. Overal wordt de ondergrond **zoveel mogelijk opgeruimd**. Oude leidingen die niet meer in gebruik zijn, worden verwijderd. Dit is bovendien goed voor het milieu omdat we potentieel

schadelijke stoffen zoals asbest en teer opruimen.

Als er een evolutie is in de visie van de Vlaamse regering en de visie van de stad op laadinfrastructuur is opgemaakt, zullen we dit maximaal integreren binnen de uitgangspunten van Gentspoort. Hierbij hebben we steeds aandacht voor de veiligheid op en de toegankelijkheid van het openbaar domein, de ruimtelijke kwaliteit met oog op de verbetering van de identiteit van de stedelijke plekken,

Gentspoort streeft ernaar **kansen voor hernieuwbare energie zoveel mogelijk te benutten**. Binnen het project zien we vooral kansen voor **zonne-energie**

(zonnepanelen op daken of luifels van overstapplaatsen of eventueel op vastgoed van een projectpartner), **riothermie** (bijvoorbeeld aan het Graaf van Vlaanderenplein, Stapelplein en Dok Noord), en **aquathermie** (vanuit het water in de dokken). Er is ook de mogelijkheid van een warmtenet met **geothermie**.

Gentspoort wil ook inzetten op circulariteit. Dit uit zich in het **hergebruik van bestaande materialen uit de projectzone** zoals natuursteen kasseien, betonverhardingen.... We gebruiken bovendien materialen die later gerecycleerd of hergebruikt kunnen worden.



Gentspoort is futureproof op vlak van klimaat

We stellen als doel om de **groen-klimaatassen en andere groenstructuren** binnen het projectgebied te versterken en hebben daarbij extra aandacht voor de meerwaarde van biodiversiteit die gecreëerd kan worden. Daarnaast streven we naar een ontwerp dat bestaande ecologisch waardevolle bomen en beplanting zoveel mogelijk spaart en zo weinig mogelijk verharding toevoegt. Zo gaan we wateroverlast, hittestress en luchtverontreiniging tegen. Gentspoort wil zich mee inzetten voor de beleidsdoelstelling van Stad Gent om tegen 2030 klimaatrobuust te zijn. Dit betekent dat we de stad zo inrichten

dat het bestand is tegen te veel of te weinig water en het leefbaar en werkbaar blijft tijdens hittedagen. Stad Gent hanteert hiervoor zelf verschillende principes, zo streeft de stad naar een vermindering van de verharding van 15% als gemiddelde over de verschillende projecten heen (Klimaatplan 2020-2025).

In het volledige projectgebied trachten we de **verhardingsgraad zoveel mogelijk te beperken**. Er komt enkel verharding waar dit strikt noodzakelijk is. Waar mogelijk komen waterdoorlatende halfverhardingen zoals grasdallen, doorlatende betonstraatstenen of grindgazon.

We bereiden de stad voor op nieuwe mobiliteitsvormen, de energietransitie en klimaatuitdagingen.

We onderzoeken ook waar volwaardige groene trambeddingen aangelegd kunnen worden. De wegen worden zo ontworpen dat water zoveel mogelijk in de ondergrond kan dringen. Dit kan rechtstreeks in aanliggende groenstroken of onrechtstreeks via een wadi of gracht.

Bestaande **bomen** willen we **zoveel mogelijk behouden**. We hebben extra aandacht voor monumentale bomen, bomen met een hoge ecologische waarde en belangrijke bomenlanen. Waar nodig of wenselijk worden bomen verplaatst of vervangen. De extra kwaliteiten van het nieuwe ontwerp zullen we afwegen ten opzichte van de waarde van de bestaande bomen. Bij nieuwe bomen is de keuze van beplanting van belang. Er wordt gekozen voor inheemse en plaatsgebonden bomen en planten met een grote kans op een lange levensduur. Alle projectpartners zijn zich bewust van de **link tussen een boomsparend ontwerp en de te ontwerpen ondergrondse infrastructuur (o.a. riolering)**. Het ontwerp van de boven- en ondergrond zal integraal bestudeerd moeten worden en goed afgestemd worden op elkaar.

Gentspoort houdt rekening met de veranderende regelgeving rond **hemelwaterverordening** en met de verplichting tot aanleg van een **gescheiden stelsel**. De projectpartners beseffen dat

daarvoor nood is aan extra ruimte. Zo gaan we onderzoeken welke grachten in het projectgebied opengelegd kunnen worden, zoals bijvoorbeeld langs de Kortrijksesteenweg. Waar maximaal ontharden onvoldoende is om aan de verstrengde richtlijnen te voldoen, zet het project zoveel mogelijk in op infiltratievoorzieningen. Waar mogelijk wordt de verharding als infiltrerend ontworpen. We onderzoeken op maat van de locatie waar we willen infiltreren en welke technieken de beste oplossing bieden. We ambiëren om voor de riolering een gescheiden stelsel aan te leggen. Afwaarts zal dit een efficiëntieverhoging opleveren voor de bovengemeentelijke riolering. We zorgen ervoor dat de volledige rioleringsinfrastructuur goed toegankelijk zal zijn voor inspecties en interventies.

We houden rekening met de regenwatervisie van de stad en wanneer de werken dichterbij komen onderzoeken we technieken om duurzaam om te gaan met water. We onderzoeken ook het **hergebruik van regenwater**. We volgen bv. een Europees testproject¹⁰ op waarbij regenwater afvloeit naar ondergrondse opvangbekkens en ter beschikking wordt gesteld aan de omwonenden. Indien uit zulke trajecten nuttige inzichten komen, onderzoeken we of en hoe deze een meerwaarde kunnen bieden in dit project.

¹⁰ EFRO project getrokken door VUB en Ghelamco



Kwalitatieve tijdelijke situaties

Gentspoort wil de tijdelijke situaties zo kwalitatief mogelijk inrichten. Ze moeten de tand des tijds kunnen doorstaan. Gentspoort staat open voor initiatieven van derden op plekken die lang ongewijzigd of ongebruikt blijven. De organisatie van deze initiatieven nemen we niet voor onze rekening.

Het project en de nodige werken uitgevoerd door de partners, wordt uitgevoerd met een doordachte planning en fasering. We werken met een anticiperende minderhinder-strategie met aandacht voor alle functies zoals onder andere handel en horeca in het studiegebied. De planning van de werken wordt zoveel mogelijk afgestemd met alle stakeholders om de nutswerken en wegenwerken zo efficiënt mogelijk uit

te voeren. We trachten daarbij de hinder zoveel mogelijk te beperken en zetten in op een gestroomlijnde communicatie tijdens de werken, eventuele ondersteunende bereikbaarheidscampagnes, ...

Het project streeft ernaar dat de overstappunten en station Dampoort veilig, leesbaar en vlot toegankelijk blijven tijdens de werken. Ook de installaties van nutsmaatschappijen moeten betrouwbaar functioneren en veilig bereikbaar zijn tijdens en na de werken.

We onderzoeken ook of er quick wins uitgevoerd kunnen worden die het draagvlak voor het project verhogen, zoals een nieuwe fietsverbinding vervroegd aanleggen.



De dynamische stad

Gentspoort benut de troeven van Gent en wil een boost geven aan de straten en betekenisvolle plekken langs het tracé. Stedelijke herkenningspunten zoals de stationsomgeving Dampoort, Sint-Annaplein en Museumplein hervinden een karaktervolle identiteit. Gentspoort ontvlecht op cruciale plaatsen de verkeersstromen om ruimte te maken voor een kwalitatieve en veilige inrichting.

Vaststelling

Oplossingen voor multimodale verkeersknopen in de knoop

Binnen het projectgebied bevinden zich cruciale verkeersknopen zoals **Dampoort en Heuvelpoort**. De opdracht van Genstpoort is om op Heuvelpoort en Dampoort de **verkeersstromen te ontvlechten**. Dat doen we met tunnels die het autoverkeer ondergronds brengen.

Op deze plekken komen veel verkeersstromen en functies samen op een beperkte ruimte. Het gaat over grote aantallen voetgangers, fietsers, bussen en auto's in combinatie met handelszaken, cultuurhuizen en andere voorzieningen. Bij Dampoort komt er ook nog het gegeven en complexiteit van een treinstation bij. Complexe verkeersknopen bovengronds gaan vaak ook gepaard met grote knopen

in de ondergrondse infrastructuur. De knopen zijn cruciale plekken binnen het mobiliteitssysteem. De combinatie van het toenemend aantal gebruikers, nieuwe normen die meer ruimte vragen voor fietsers en voetgangers en de schaarse beschikbare ruimte zorgt voor problemen. **Veiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming laten er te wensen over.** Zowel Heuvelpoort als Dampoort fungeren als grote barrières tussen stadsdelen in de binnenstad. Ook ter hoogte van de verkeerswisselaar E40/N43 zijn heel wat conflictpunten tussen de op- en afritten (daarbij ook tussen de opritten naar de ontwikkelingen in de oksels van de wisselaar, namelijk de KBC-toren en IPES) en het verkeer op de Kortrijksesteenweg (zowel fietsers, als gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer).

Historische plekken verliezen hun waardeop

De problemen zoals op Dampoort en Heuvelpoort zien we ook op kleinere schaal terugkomen op **andere plaatsen in het projectgebied**. Steeds meer vervoerswijzen en steeds meer gebruikers vragen steeds meer ruimte.

Daarom gebeurden er in het verleden al ingrepen om de functionaliteit van bepaalde plaatsen te verhogen. Dit gebeurde soms met te weinig **aandacht voor de historische context en waarde**

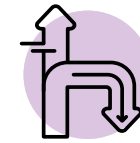
van de omgeving. Zo verloren waardevolle, betekenisvolle locaties gedeeltelijk hun waarde.

Dit geldt voor Dampoort en Heuvelpoort, maar ook voor andere locaties in het projectgebied. Denk bijvoorbeeld aan de **Zwaaikom**: ooit een plek met veel

historische waarde, maar vanuit de belevingswaarde van het publieke domein nu een verloren hoek. Het **Sint-Annaplein** is momenteel meer het middelpunt van een rotonde, maar was ooit een echt plein. En het **Museumplein** moet een ontmoetingsplaats voor cultuurliefhebbers worden.



Ambities

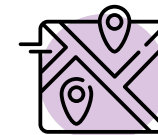


Nieuwe dynamiek op cruciale verkeersknopen

Door het ontvlechten van verkeersstromen ontstaat op cruciale verkeersknopen een nieuwe dynamiek. Tegelijk creëren we nieuwe ruimtelijke mogelijkheden.

Aan Heuvelpoort en Dampoort willen we ontvlechten in de diepte. Hier komen **tunnels** die doorgaand autoverkeer langs beide knopen leiden. Zo ontstaan bovengronds meer **mogelijkheden voor fietsers, voetgangers, trams en lokaal verkeer**. Er ontstaat meer comfort, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De tunnels zorgen er ook voor dat de **barrièrewerking vermindert**. De stadsdelen aan weerskanten worden beter met elkaar verbonden.

Ontvlechten kan ook in de breedte. Aan het Museumplein **scheiden we de tram van gemotoriseerd verkeer**. Zo ontstaat er een kwalitatieve verbinding tussen het Museum voor Schone Kunsten en het SMAK en Citadelpark aan de overkant. Op verschillende andere plaatsen kunnen verkeersstromen ontvlecht worden door bijvoorbeeld een tram in aparte bedding te voorzien, het scheiden van het plaatselijk en doorgaand verkeer of het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer, ... Dit zal circulatiewijzigingen met zich meebrengen. Bij circulatiewijzigingen wordt de impact op de ruimere omgeving onderzocht en gemonitord. Bij de herinrichting moet de bereikbaarheid voor hulpdiensten steeds gegarandeerd blijven.

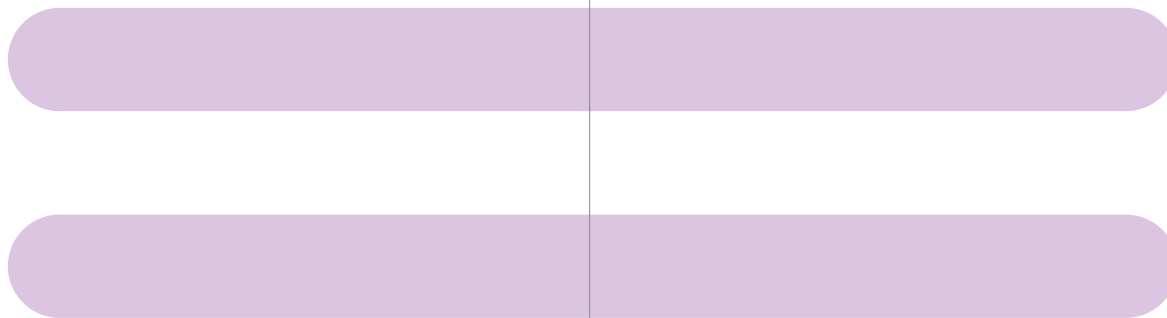


Nieuwe dynamiek op betekenisvolle plekken

Gentspoort heeft de ambitie om het **historisch erfgoed in het projectgebied** een nieuw elan te geven. Zo herstellen we de verloren gegane identiteit van enkele betekenisvolle plekken.

Dit doen we met ingrepen in de publieke ruimte. Er wordt onder andere gedacht aan volgende plekken. Aan de Zwaaikom komen verlaagde kaaien. De verkeersrotonde aan het Sint-Annaplein verdwijnt, zodat het opnieuw een echt plein kan worden.

Dit creëert ook mogelijkheden voor bestaande horeca en handel. Bij alle ingrepen gelden belangrijke randvoorwaarden. Het erfgoed van het projectgebied moet gerespecteerd worden en alle nutsinfrastructuren moeten een plaats krijgen in het ontwerp.



Ambitiecharter

Verbinden



De gezonde stad

Gentspoort werkt aan een gezondere leefomgeving. Dat doen we door in te zetten op duurzame mobiliteit en het creëren van publieke ruimte waar het aangenaam vertoeven is. We ontwerpen op maat van de mens met veel aandacht voor verblijfskwaliteit.

Vaststelling

De publieke ruimte onder druk

Gent is een aantrekkelijke stad met veel trekpleisters. De aantrekkingskracht van de stad zorgt voor **veel verplaatsingen**. Al die verplaatsingen komen samen op enkele geconcentreerde locaties met beperkte ruimte in de stad.

Op die locaties gaat vandaag **vooral aandacht naar verkeersstromen**, met het gemotoriseerd verkeer op kop. Om een vlotte doorstroming van al het verkeer te garanderen, is er veel infrastructuur nodig. Niet enkel wegen, maar ook (fiets)parkings, haltes ... Dit zorgt voor veel druk op de publieke ruimte, zoals bijvoorbeeld aan Gent-Dampoort of op het Neuseplein.

De beschikbare ruimte is schaars. Momenteel is de ruimte vooral **functioneel**

ingevuld op maat van deze verplaatsingen. Vaak is er weinig of geen ruimte over voor verblijfskwaliteit. Ook de R40 of de Zuidstationsstraat zijn goede voorbeelden. De focus ligt op doorstroming. Die krijgt alle ruimte. Wat overblijft is dikwijls versnipperd en niet kwaliteitsvol ingericht.

Druk gemotoriseerd verkeer heeft bovendien een negatieve impact op de stedelijke omgeving. De **slechte luchtkwaliteit, geluidsoverlast, onveiligheid en barrières** tasten de verblijfskwaliteit aan.

Veel verharding, weinig (kwalitatief) groen en water

Als gevolg van de druk op de openbare ruimte en de focus op verkeer, blijft er **weinig ruimte over voor groen en water**. De verhardingsgraad van het projectgebied loopt op tot 90%.¹¹ Bovendien is het groen **vaak versnipperd, niet kwalitatief of niet toegankelijk**. In het bomenplan van Stad Gent staat de ambitie dat er in de 19e- en 20e-eeuwse wijken per 'zichtveld' een duurzame boom zichtbaar moet zijn.

Er zijn verschillende **overstorten en lozingen van vervuild water** in en rond het projectgebied, zoals in het Handelsdok, Houtdok, de Sassekaai en aan

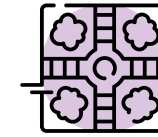
¹¹ Uit de Nulmeting, bijlage bij de Analysenota (nog niet beschikbaar)

de Kortrijksesteenweg. Daarnaast is er ook vervuiling van de ondergrond door afvoer van industriële activiteiten via lekkende rioleringen. Langsheen het tracé zijn er tevens nog veel sterk verouderde rioleringen in metselwerk, of lekkende rioleringen die voor ongewenste drainage zorgen van grondwater. Dit alles heeft een negatieve impact op waterkwaliteit en beleving, en zorgen voor overlast.

Het is essentieel dat de **groene plekken voldoende toegankelijk** zijn, zeker op plaatsen waar de openbare ruimte onder druk staat. Denk aan het Sint-Annaplein, waar het park minder toegankelijk is door de drukke rotonde errond. Op de R40 ligt wel een centrale groenzone, maar die is slecht toegankelijk en biedt geen kwaliteit.



Ambities



Een publieke ruimte die bijdraagt aan de fysieke en mentale gezondheid

Gentspoort ambieert om mee te bouwen aan een **hogere leefkwaliteit** in Gent. Dat doen we door in te zetten op beleefbare, aangename publieke ruimte, ontworpen op maat van de mens.

De belangrijkste aanleiding van dit project betreft het realiseren van tramlijn 7 en 4. Onze ambitie is om van de tram een aantrekkelijker vervoersmiddel te maken. We willen meer mensen uit de auto en op het openbaar vervoer krijgen. Zo herstellen we het evenwicht in de openbare ruimte. **De tram, voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte.** Dit zorgt voor minder geluidsoverlast, minder barrièrewerking en een betere luchtkwaliteit. We zullen bovendien aandacht hebben voor de geluids- en trillingshinder die samengaat met de traminfrastructuur.

Door extra ruimte voor voetgangers en fietsers, stimuleren we actieve verplaatsingen, zowel recreatief als functioneel. Zo tracht Gentspoort bij te dragen aan de **fysieke gezondheid** van de Gentenaars en de bezoekers. We houden rekening met vlotte looplijnen, het vermijden van obstakels of omwegen, schaduwwerking,...

Groen en water geven ruimte aan rust, sport, recreatie en ontmoetingen. Ook dit heeft een positieve invloed op mentale gezondheid en sociale cohesie. Daarom willen we inzetten op **meer kwalitatieve en toegankelijke groene ruimtes en water**. We betrachten de groenblauwe structuur in het projectgebied

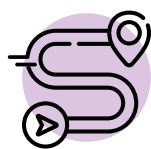
te versterken. Op kleinere schaal kunnen technische installaties zoals bijvoorbeeld pompstations kwalitatiever ingewerkt worden in een groenstructuur. Ter hoogte van het Neuseplein houden we rekening met de ambitie en mogelijkheid om de vroegere waterlopen opnieuw open te leggen.

Binnen dit project is het de ambitie om de oppervlaktewaterkwaliteit te verhogen door onder andere het aantal overstorten te verminderen of de overstortdebieten te verminderen en de lozingen te saneren. Deze **infrastructuur** nemen we dan ook mee in ons ontwerp en we onderzoeken de mogelijkheden om de overstorten binnen ons projectgebied te verplaatsen of te verwijderen.

Het project zet in op het versterken van de groenklimaatassen in het projectgebied, zoals langs de Visserij en de groenknoop Dampoort (Groenstructuurplan Gent). Ook op andere plaatsen komen er of behouden we kwalitatieve groenstructuren. Denk aan laanbeplanting langs de Kasteellaan, Charles de Kerchovelaan en de Parklaan. Waar mogelijk wordt het bestaande groen bewaard en de (historische) groenstructuur versterkt. Hierbij hebben we extra aandacht voor de ecologisch waardevolle en beschermde bomen. Daarnaast trachten we binnen de mogelijkheden van het projectgebied ook bij te dragen aan de ambitie van Stad Gent om een boom in elk zichtveld te hebben.

Toegankelijke groene ruimtes moeten ook **multifunctioneel inzetbaar en beleefbaar** zijn. De publieke ruimte is er voor jong en oud, voor spelende kinderen, reizigers, sporters, recreanten en mensen die op zoek zijn naar rust of ontspanning. Dit moet het geval zijn op verschillende momenten doorheen de dag.

Overstappunten moeten altijd een levendige plek zijn, ook buiten de spitsuren. Daarom focussen we niet alleen op reizigers, maar ook op omwonenden, bezoekers of recreanten. Uiteraard mag de functionaliteit van het overstappunt er niet onder lijden.



Focus op specifieke plekken

Gentspoort ambieert overal een betere verblijfskwaliteit. Enkele specifieke plekken willen we extra aandacht geven.

De omgeving van het **station Dampoort** is een zeer belangrijke aandachtszone. Onze focus ligt hier op het creëren van een levendige, stedelijke plek. Het station moet niet alleen functioneren als een overstappunt voor verschillende vervoerswijzen. Dampoort moet ook een aangename verblijfsruimte worden, met ruimte voor horeca, zitplekken, groen ... Een plek niet enkel gericht op reizigers, maar ook op omwonenden en bezoekers.

Daarnaast hebben we aandacht voor andere belangrijke overstappunten binnen het stedelijke netwerk zoals het **Graaf Van Vlaanderenplein, Neuseplein en Heuvelpoort**.

Het **Museumplein en het Sint-Annaplein** zijn sprekende voorbeelden van locaties die we willen uitbouwen tot belangrijke plekken in de stad.

Ten slotte zijn er nog plaatsen die een kwaliteitsboost verdienen. Denk aan **Voormuide, het Antwerpenplein, de Zuidstationstraat, het Stapelplein en het plein aan Don Bosco** in Sint-Denijs-Westrem.



FIGUUR 3: Blaisantvest begin jaren zestig (demping)

De geëngageerde stad

Alle projectpartners engageren zich voor een vlotte realisatie van Gentspoort met aandacht voor draagvlak, budget en timing. De projectpartners willen samenwerken met andere organisaties en Gentenaars aan een breed gedragen project.

Vaststelling

Een stad vernieuwen doe je niet alleen of uit het niets. Er gaat een lange geschiedenis vooraf aan het project Gentspoort. Het is een **combinatie van drie projecten**: Heraanleg van Stationsomgeving Dampoort, het doortrekken van de tram van de Voormuide naar de Dampoort (tramlijn Oude Dokken) en de vertramming van lijn 7 tussen Dampoort en Gent-Sint-Pieters en verlenging tot aan het Parkbos. Bij deze projecten waren veel partijen en stakeholders betrokken.

Gentspoort is een project 'tot aan de voordeur'. Dat betekent dat het een **grote impact heeft op alle Gentenaars**, van bewoner tot student tot ondernemer. Bovendien is het project ook belangrijk voor mobiliteitsgebruikers uit de regio.

Gentspoort is een project met een lange doorlooptijd. Dat betekent dat we **aandacht moeten hebben voor alle betrokkenen**. Zowel de betrokkenen uit

het heden als de gebruikers in de toekomst. Het **actief bewaken van timing en budget** voor alle partners en partijen is belangrijk, zeker voor een project met zo'n omvang en doorlooptijd. Er zijn tal van risico's die een impact kunnen hebben op de uitvoering. Denk aan vertragingen bij validatiemomenten en procedurele stappen, conflicterende projecteisen, de scope die kan uitbreiden, wijzigende omgeving (zowel fysiek als wetgevend) of een onderschatting van projectkosten.

Van Parkbos tot Voormuide

Met Gentspoort leggen we ongeveer 10 kilometer tramlijnen aan. Het projectgebied strekt zich uit vanaf het Parkbos, op de grens tussen Sint-Denijs-Westrem en Sint-Martens-Latem, tot aan het Neuseplein en de Voormuide ten noorden van de Gentse binnenstad. Tramlijnen 4 en 7 verbinden wijken met diverse inwoners en functies. Ze verbeteren ook de verbinding van de buurgemeenten naar de stad. Het tramtracé loopt langs gemeente- en gewestwegen. Daarbij heeft het project een impact op projecten en initiatieven van verschillende partijen. Stationsomgeving Dampoort verbindt bovendien Gent met steden en gemeenten in heel Vlaanderen. Het tracé heeft ook een bovenstedelijke functie. Op vandaag liggen verschillende toegangen naar de stad in het projectgebied, zoals de Kortrijksesteenweg, Gent Zuid, Dampoort en Neuseplein

Uitgebreid voortraject

Gentspoort is een combinatie van verschillende projecten waarvoor een veelvoud aan studies zijn uitgevoerd. De studies verschillen qua duur, detailleringsgraad en status.

Van alle projecten staat het ontwerp van tramlijn 4 het verst, gevolgd door de stationsomgeving Dampoort en ten slotte de vertramming van lijn 7.

Verlengen lijn 4

Voor het stadsvernieuwingsproject Oude Dokken bestaat een plan-MER (milieueffectenrapport) uit 2009 en is een RUP opgemaakt (ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2011) dat relevant is voor het gelopen proces voor tramlijn 4. Voor de lijn 4 bestaat een startnota met een eerste voorontwerp. Het proces van deze startnota is stopgezet naar aanleiding van de opstart van de studie in kader van Gentspoort.

Omgeving Dampoort

Voor de stationsomgeving Dampoort is de plan-MER uit 2019 goedgekeurd. Er is ook heel wat flankerend onderzoek uitgevoerd, zoals een technische studie van De Lijn over de inpassing van de trambocht richting Sint-Amandsberg (2017), een haalbaarheidsstudie over de tunnel door Het Agentschap Wegen en Verkeer (2016-2017), een studie naar voetgangers- en fietsersbewegingen door Tractebel (2017) en een financiële studie door Ernst en Young (2019). Samen komen de studies tot de conclusie dat een ondertunneling de beste optie is. Op basis daarvan werd een stedenbouwkundig plan opgemaakt. Dit masterplan bepaalt de mogelijke invulling van de Dampoortsite op langere termijn. Het plan heeft geen juridische basis. Het diende wel als basis voor de opmaak van het RUP. De belangrijkste principes van het stedenbouwkundig plan zijn daarin opgenomen. Het openbaar onderzoek voor dit RUP is afgelopen, de stadsdiensten maken momenteel het definitief uitvoeringsplan op.

Vertramming lijn 7

Voor de vertramming van lijn 7 werd in 2015 een project-MER en MKBA (maatschappelijke kosten-baten analyse) opgemaakt. In 2021 werd in opdracht van De Lijn een visienota opgemaakt met een eerste schetsontwerp.

Gezien de veelheid aan studies zijn er dus veel inzichten en ontwerpen waar het project Gentspoort rekening mee kan houden en waarbij er veel belangen in de projectzone spelen en er veel partijen betrokken zijn.

De projectpartners willen samenwerken met andere organisaties en Gentenaars aan een breed gedragen project.



Van verre toekomst tot werken voor de deur

De voortrajecten hebben tijd gekost. Bovendien zal het nog jaren duren voor een eerste schop in de grond gaat. De werken hebben een rechtstreekse impact op de leefomgeving van veel mensen. Daarom is het belangrijk dat we **oog hebben voor alle belangenniveaus**, in alle stadia van het project. Dit heeft een impact op hoe we studeren, communiceren, betrekken en finaal gaan realiseren.

Voor de werken van start gaan, zijn er nog veel stappen te nemen. Zowel inhoudelijk als procedureel, denk maar aan een project-MER en vergunningsaanvragen. Dit houdt ook risico's in. Procedures kunnen voor vertraging zorgen, zeker als er zaken worden betwist. Gentspoort loopt bovendien over verschillende legislaturen heen. Afhankelijk van de fase waarin we ons bevinden en de beslissingen die genomen moeten worden, kan dit een impact hebben.

De omgeving betrekken loont

In de huidige context is het beter om een project open te trekken naar iedereen die het aanbelangt. Verschillende grootschalige projecten in het verleden, zoals Noord Zuid Limburg en Rond Ronse tonen aan dat **goede participatie werkt**. De voorbeelden leren ons ook wat er mis kan lopen als participatie ontbreekt. **Gent en De Werkvennootschap hebben een sterke participatietraditie**. Voor de stad Gent staat dit bijvoorbeeld verankerd in beleidsnota's zoals 'Samen Stad Maken begint in de wijken 2020-2025'. Het belang van participatie geldt dus zeker voor een project met de grootte en impact zoals Gentspoort.

Ambities

Gentspoort wil verschillende belangen en expertises samenbrengen. Dat leren we ook uit alle voorgaande ambities. Een project als dit kan niet door een partij alleen gerealiseerd worden. Er is een goede samenwerking nodig waarbij alle partijen meedenken en meewerken.

Gentspoort is een koepelproject. Het combineert alle voortrajecten tot een **holistisch aangepakt project**. We starten dus niet van een blanco blad. We bekijken objectief in welke fase elk projectonderdeel zich bevindt en welke ontwerpplannen er al bestaan. Voor een zo compleet mogelijke inventaris, gebruiken we een veelvoud aan bronnen, vaak aangeleverd door de partners. Goede samenwerking op alle niveaus is dus cruciaal om kwalitatieve producten te kunnen afleveren binnen de vooropgestelde timing.

Gentspoort is daarom als een hefboom te zien voor het **opwaarderen van het traject op allerlei vlakken**. We zoeken naar oplossingen die optimaal zijn voor verschillende stakeholders. Tegelijk blijft het belangrijk om de oorspronkelijke scope van de opdracht te bewaken. We bekijken steeds wat wel en niet meegenomen wordt binnen het project.

De aanlevering en uitwisseling van bestaande en nieuwe data, beleidsdocumenten en visies is belangrijk doorheen het hele project. Zoals we aangeven in de kadering van dit ambitiecharter, **werken we samen met de stakeholders**. Ambtelijke, politieke, semi-publieke en private partners zijn van bij het begin betrokken via de Stuurgroep en het Kernteam. Verder wordt er gewerkt met bilaterale en multilaterale overleggen met de verschillende stakeholders.

Ook zal er gewerkt worden met verschillende werkgroepen die het werk van Gentspoort mee ondersteunen en vormgeven. Deze werkgroepen bestaan uit een combinatie van opdrachtgever, studieteam Gentspoort en verschillende stakeholders. Verder zullen er ook verschillende klankbordgroepen worden opgericht, waarbij er een overkoepelend spoor zal zijn en verschillende locatiegerichte klankbordgroepen. Er wordt ook een **actieve link naar de burger** gelegd waarbij we inzetten op **doorgedreven communicatie** in het algemeen en **actieve vormen van participatie**, dit zowel globaal als locatiespecifiek.

Gentspoort wil dus niet alleen ambtenaren en politici betrekken. We hebben oog voor mensgericht plannen en trekken het project open naar bewoners, ondernemers, handelaars, studenten en scholieren forenzen ... Kortom: iedereen die woont, werkt, studeert, onderneemt of zich verplaatst in het projectgebied van Gentspoort. Zoals beschreven **zien we verschillende mogelijkheden om deze groepen bij het project te betrekken**. Daarvoor werken we een duidelijke en doelgerichte visie en participatieaanpak uit samen met onze partners via een gerichte werkgroep. Op die manier maken we van Gentspoort een project op maat van Gent, mede gedragen door onze partners.

Open en transparante communicatie en informatie staan voorop. Daarom communiceren en informeren we duidelijk, regelmatig en proactief over de ambities, doelen, voortgang en historiek van het project (bv. via onze website www.gentspoort.be). We zijn transparant en open over alles wat al gedaan is en wat nog moet komen.



Een project van deze grootte heeft nood aan goede en realistische projectbewaking. Zowel procesmatig, procedureel en budgettair. Gezien de grootte en de complexiteit van het project zal het noodzakelijk zijn sommige specifieke studies in deelgebieden uit te werken. Dat geldt niet alleen voor de uitvoering, maar ook tijdens de studiefase voor zowel de openbare werken in opdracht van De Werkvennootschap als voor de nutswerken. Gentspoort bewaakt en rapporteert de voortgang en prognoses op transparante wijze. We ontwerpen ook **budgetbewust**. We zijn ons bewust van zowel de bouwkosten als van de operationele en de onderhoudskosten die bepaalde ontwerpkeuzes met zich meebrengen. We communiceren hier transparant over, ook al ligt de taak voor een finaal en volledig gebudgetteerd

ontwerp bij de aannemer (DBFM-project, zie hoofdstuk Kader).

Gentspoort streeft naar de optimale invulling van het projectgebied, gebaseerd op de ambities uit dit ambitiecharter. Er is momenteel **nog geen overeenkomst gesloten over de financiering** van de werken. Samen met alle partners bespreken we wie welk deel van de geplande werken voor zijn rekening zal nemen. De verdere uitwerking van de budgetverdeling valt buiten de scope van dit ambitiecharter.

Gentspoort wil samen met alle partners en stakeholders in **2027** een eerste schop in de grond krijgen. Dit kan alleen als we samen, geëngageerd en gedragen, Gentspoort tot een succesvol project maken.

Opdrachtgevers

De Werkvennootschap

Auteurs

De Werkvennootschap

Sweco Belgium

Connect

Grafisch Ontwerp

Connect

Verantwoordelijk uitgever

Wouter Casteels,

De Werkvennootschap

Botanic Tower – Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

www.dewerkvennootschap.vlaanderen

Het project Gentspoort biedt een antwoord op enkele hardnekkige mobiliteitsknelpunten in Gent. De Vlaamse overheid wil met dit totaalplan de leefbaarheid en bereikbaarheid van Gent verbeteren. En dat met ingrepen aan de infrastructuur en aanpassingen aan de publieke ruimte.



Het project zorgt voor 10 kilometer aan nieuwe tramlijnen: door de aanleg van de **nieuwe tramlijn 7** en de verlenging van **tramlijn 4** ontstaat er een verbinding van zuid (Parkbos) naar noord (Voormuide).



Twee tunnels, onder **Dampoort** en **Heuvelpoort**, brengen het autoverkeer ondergronds, waardoor er bovengronds kansen ontstaan voor stadsvernieuwing en de zachte weggebruikers.



De stationsomgeving Dampoort wordt heringericht tot een transferium waar je vlot en veilig kan overstappen tussen verschillende vervoerswijzen. Ook een groot aantal betekenisvolle plekken langs het nieuwe tramtraject krijgt een **kwaliteitsvolle heraanleg**.