

Documentreferentiecode
GD47-ALG-DWV-SF-TTTTT-AL-RAP-001

Analysenota

Luik 3 – Synthese knelpunten en kansen



Gentspoort

Onderwerp rapport

Analysenota. Luik 3 – Synthese knelpunten en kansen

Auteur

Eline Stroobants, Ward Ronse

Datum

29/03/2023

Revisie: 02

Lijst met aanpassingen					
Revisie	Auteur	Datum	Beschrijving van wijzigingen	Controle	Goedkeuring
01	Eline Stroobants, Ward Ronse	28/03/2023	Versie op stuurgroep 3	Jonas Vanneste	Kristof Van Parys
02	Eline Stroobants, Ward Ronse	29/03/2023	Aanpassingen n.a.v. opmerkingen stuurgroep 3	Jonas Vanneste	Kristof Van Parys

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Proces analysefase	7
3. Leeswijzer Luik 1 - Analyse bestaande toestand	9
3.1 Mobiliteit	9
3.1.1 Kaart	9
3.1.2 Matrix	9
3.2 Stedenbouw	10
3.2.1 Kaart	10
3.2.2 Matrix	10
3.3 Ecologie	11
3.3.1 Kaart	11
3.3.2 Matrix	11
3.4 Infrastructuur	12
3.4.1 Kaart	12
3.4.2 Matrix	12
3.5 Projectatlas (niet in analyzenota)	13
4. Leeswijzer Luik 2 - Bestaande ontwerpplannen	14
4.1 Lijn 4	14
4.2 Dampoort	14
4.3 Lijn 7	14
5. Leeswijzer Luik 3 - Synthese van knelpunten en kansen	15
6. Leeswijzer Luik 4 - Uitgangspunten	17
6.1 Overkoepelende uitgangspunten in het ambitiecharter	17
6.2 Locatiespecifieke uitgangspunten in luik 4	17
6.2.1 Kaart	17
6.2.2 Matrix	17
7. Kaartenbundel Luik 3 – Synthese knelpunten en kansen	20

Voorafgaande noot:

Dit document bevat '**Luik 3 – Synthese knelpunten en kansen**' en is onderdeel van de analyzenota.

De hoofdstukken 1 t.e.m. 6 zijn in elk van de vier documenten van de analyzenota identiek en worden daarom in grijs weergegeven.

De kaartenbundel (hoofdstuk 7) bevat enkel 'Luik 3 – Synthese knelpunten en kansen'. Voor de kaarten van de overige luiken van de analyzenota wordt verwezen naar de andere documenten.

1. Inleiding

De analyzenota is een van de drie tussentijdse producten die opgeleverd worden in de eerste fase, de analysefase. Naast de analyzenota wordt ook de procesnota en het ambitiecharter opgemaakt. De analyzenota werd ter kennisname voorgelegd op de stuurgroep van 27 januari en wordt ter goedkeuring voorgelegd op de stuurgroep van 28 maart. Vervolgens worden alle inzichten uit de analysefase gebundeld in een synthesenota. Dit wordt het eindproduct voor de analysefase en zal tevens publiek beschikbaar zijn.

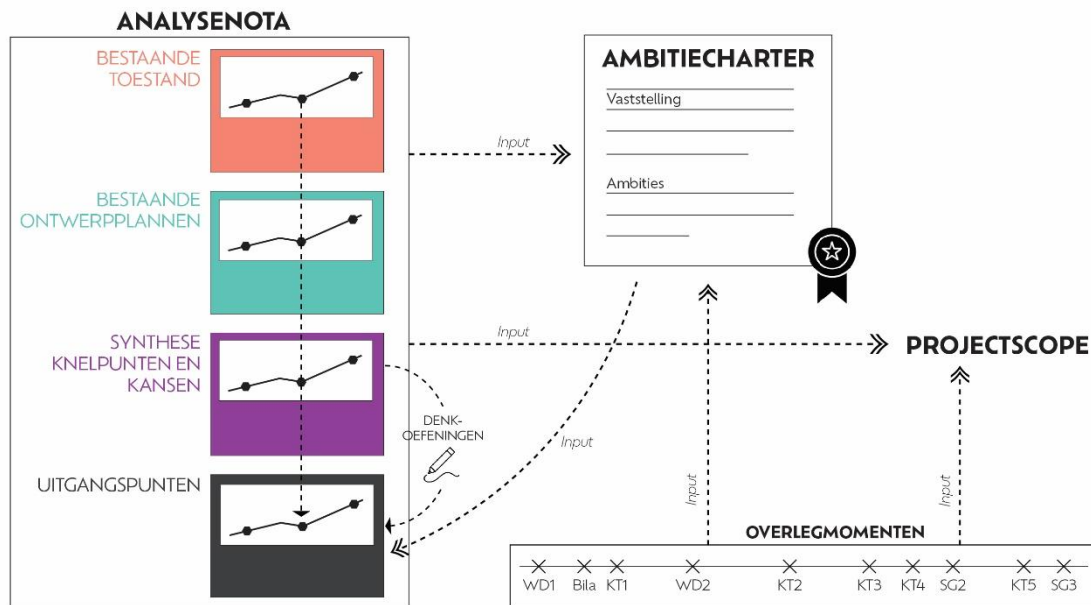
De analysefase gaat vooraf aan de ontwerpfase. In de analysefase worden de **scope** en afbakening van het project Gentspoort verder verfijnd. Deze analysefase bestaat uit 4 stappen:

1. Analyse van de bestaande toestand
2. Inventaris van de bestaande ontwerpplannen
3. Synthese van de knelpunten en kansen
4. Vertaling naar uitgangspunten

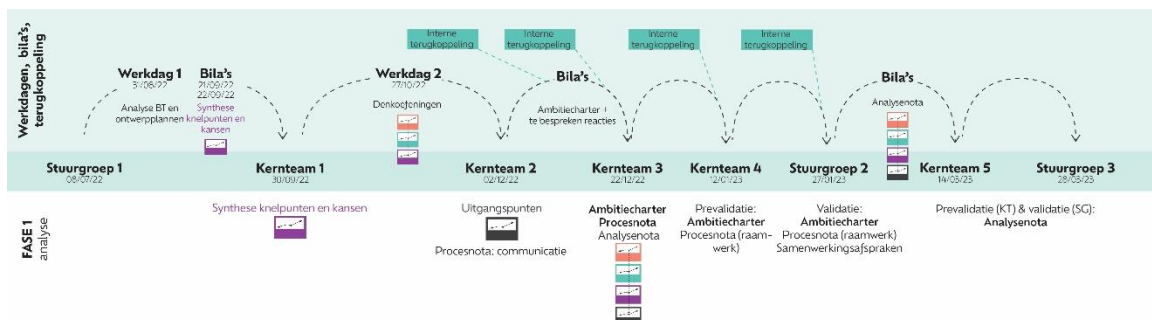
Tijdens de hele analysefase werden de **partners nauw betrokken bij het proces**. De input van de partners werd meegenomen in stap 1, 3 en 4. Stap 2 bevat enkel een weergave van de bestaande ontwerpplannen, zonder input van partners.

Om alle belangen samen te brengen in de analyzenota, is er een kader nodig dat alle partners uit het kernteam en de stuurgroep onderschrijven. Dit kader is het ambitiecharter. **In het ambitiecharter staan ambities en overkoepelende uitgangspunten voor het hele project**. De ambities zijn geformuleerd vanuit algemene vaststellingen die op hun beurt weer geformuleerd werden vanuit de kennis die opgedaan is in de uitgebreide analyse in stap 1 tot en met 3. Het ambitiecharter bevat overkoepelende uitgangspunten voor het volledige project en vormt de leidraad voor de locatiespecifieke uitgangspunten die geformuleerd worden voor specifieke locaties binnen het project. De overkoepelende uitgangspunten in het ambitiecharter en de locatiespecifieke uitgangspunten (stap 4 in de analyzenota) zijn samen met het voortraject van de verschillende studies **de vertrekbasis voor het ontwerpend onderzoek** dat zal gebeuren in fase 2, de studie- en ontwerpfase. Ook de knelpunten en kansen (luik 3) zullen worden meegenomen als aandachtspunt of onderzoeksvraag in fase 2.

De vier stappen zijn samengebracht in vier luiken, het **vierluik**. Elk luik bevat een bundel aan kaarten waar heel wat informatie op staat dat bewust niet naar een lijvige nota met volzinnen vertaald werd. De kaarten zijn op dezelfde manier opgebouwd: op het eerste deel van de pagina staat telkens de kaart en daaronder een matrix met schematische of woordelijke weergave van de analyse. Al deze inzichten worden tot een heldere, voor een breed publiek leesbare synthese vertaald naar de **synthesenota**, het eindproduct van de analysefase.



2. Proces analysefase



Zoals in de inleiding aangegeven, werden de partners nauw betrokken bij de opmaak van de analysenota.

Gedurende de zomer '22 verzamelde het studieteam alle relevante studies en documenten die een impact zouden kunnen hebben op deze studie. Eind augustus werd een **eerste werkdag** georganiseerd waar het studieteam en de partners in verschillende sessies samen het volledige tracé besproken hebben (zowel op basis van bestaande toestand als de bestaande ontwerpplannen). Het doel van de werkdag was om na te gaan of de **inventaris** van relevante studies en documenten volledig was, en zo niet om dit aan te vullen. Aan de hand van enkele concrete vragen per segment werden de ambities van de verschillende partners voor deze studie alsook de bezorgdheden over de ontwerpplannen uit de voorgaande studietrajecten gecapteerd.

De waardevolle informatie die op de werkdag verzameld werd, is vertaald naar de synthese van knelpunten en kansen (zie hoofdstuk 5 van deze leeswijzer). Dit werd in september besproken op **bilaterale gesprekken** met de partners die ook aanwezig waren op de werkdag. Het volledige tracé werd besproken en de knelpunten en kansen werden verder aangevuld.

Dankzij deze bilaterale gesprekken werd een maand na de werkdag een zeer ver gevorderde synthese van de knelpunten en kansen voorgelegd op het **eerste kernteam**. Op dat kernteam werd ook de lijst voor de denkoefeningen aangevuld en beslist. Om al in de analysefase een eerste trechtering te kunnen doen en uitgangspunten voor de studie- en ontwerpfase te bepalen, werden korte ontwerp oefeningen, de denkoefeningen, uitgevoerd.

Op **werkdag 2** eind oktober werden de denkoefeningen gepresenteerd en besproken. Aanvullend werden luik 1-3 van de analysenota, de analyse bestaande toestand (zie hoofdstuk 3), de bestaande ontwerpplannen (zie hoofdstuk 4) en synthese van knelpunten en kansen, bezorgd aan de partners.

Op basis van de feedback op werkdag 2 werden de **uitgangspunten** geformuleerd in luik 4 (zie hoofdstuk 6). Dit zijn uitgangspunten die de basis zullen vormen voor het ontwerpend onderzoek in fase 2. Dat vierde luik werd verder verfijnd aan de hand van de reacties die we ontvingen op **kernteam 2**.

Samen met de verwerking van de feedback die we ontvingen na werkdag 2 op luik 1-3, werd op **kernteam 3** het vierluik als een geheel gepresenteerd en bezorgd aan de leden van het kernteam. De

feedback volgend op kernteam 3 werd verwerkt naar een nieuwe versie van de uitgangspunten, die eerst op **kernteam 4** werden voorgesteld en vervolgens op de stuurgroep van 29 januari 2023 ter kennisname werd voorgelegd.

De feedback vanuit de stuurgroep werd verwerkt en gebracht op **kernteam 5**, zodat de finale versie van het vierluik gevalideerd wordt op de **stuurgroep** van 28 maart 2023.

3. Leeswijzer Luik 1 - Analyse bestaande toestand

Zoals in het ambitiecharter beschreven wordt, is het project Gentspoort niet louter een tramproject: *“Het DBFM project “Gent-Dampoort–Vertramming Lijn 4 en 7” betreft een multimodaal mobiliteitsinfrastructuurproject dat ook aspecten inzake verkeersleefbaarheid en een kwalitatieve invulling van de publieke ruimte incorporeert.”* (uit de nota aan de Vlaamse Regering van de Vlaamse ministerraad) De analyse van de bestaande toestand strekt zich daarom uit over vier thema's: mobiliteit, stedenbouw, ecologie en infrastructuur. Een goed beeld van de bestaande toestand is cruciaal om de knelpunten te kunnen detecteren en de juiste ambities op maat van dit project te kunnen formuleren.

Op de kaarten in dit luik wordt het projectgebied steeds aangeduid met een ruime contour.

3.1 Mobiliteit

3.1.1 Kaart

Op de kaart van mobiliteit worden de belangrijkste fietsnetwerken en huidige tram- en busnetwerken (incl. de haltes) op en rond het tracé weergegeven. Voor het gemotoriseerd personenvervoer worden de openbare parkings langs of nabij het tracé weergegeven alsook de laadpalen die reeds aanwezig zijn op het tracé. Ten slotte zijn ook enkele ongevalgegevens op kaart gebracht.

3.1.2 Matrix

In de matrix wordt het tracé op een lijn geprojecteerd waarop verschillende aspecten uit de bestaande toestand worden weergegeven.

- **Kruispunten:** Locatie van de kruispunten, het type en de oversteekplaatsen dwars over het studietracé
- **Wegencategorisering:** Huidige wegcategorisering (houdt nog geen rekening met de wegcategorisering die momenteel opgemaakt wordt in vervoerregio Gent)
- **Voetgangersinfrastructuur:** Aanwezigheid van voetpaden, aanduiden van zeer smalle voetpaden die niet aan de minimale norm voldoen (1,20m is de minimale breedte bij een lijnversmalling (over een lengte van max. 10m) voor een toegankelijk voetpad) of waar het voetpad ruimer is en we eerder van een plein spreken
- **Fietsinfrastructuur:** Onderscheid tussen aanliggende fietspaden, aanliggend verhoogd en vrijliggend. Indien aanwezig worden fietssuggestiestroken aangegeven. De conformiteit met het (vernieuwde) fietsvademecum wordt niet weergegeven. Quasi alle fietsinfrastructuur langs het tracé is immers niet meer conform de nieuwe normen.
- **Openbaar vervoer:** De buslijnen en -haltes worden weergegeven, ook de locaties waar andere buslijnen het tracé kruisen.
- **Wegprofiel:** Het wegprofiel wordt schematisch weergegeven gezien dit niet af te lezen is uit de kaart. Het aantal rijstroken (en afslagstroken) en de rijrichting worden weergegeven.
- **Snelheidsregime:** Het huidige snelheidsregime dat geldt op het tracé.
- **Parkeren:** Er wordt aangegeven waar langs het tracé geparkeerd kan worden, alsook het type parkeren (haaks parkeren en langs parkeren). De parkings die aansluiten op het tracé en de

aanrijweg vanaf het tracé naar een verder gelegen parking worden weergegeven. Ook de huidige fietsenstallingen in het projectgebied worden aangeduid.

3.2 Stedenbouw

3.2.1 Kaart

Op de kaart van thema stedenbouw worden de belangrijkste attractoren in de omgeving van het projectgebied aangeduid. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen scholen, diensten, cultuur en grote tewerkstellingsplekken. Deze attractoren genereren veel verplaatsingen, daarom is het belangrijk om deze goed in beeld te hebben en de haltelocaties van de toekomstige tramlijnen hierop af te stemmen. De hoofdingang van elke attractor is aangeduid om in het ontwerp rekening te kunnen houden met de looplijnen van en naar de haltes. De publieke ruimte die op vandaag een verblijfsfunctie heeft wordt aangeduid. Het geeft een indicatie van waar extra aandacht naar het versterken van de verblijfskwaliteit moet gaan.

Er zijn enkele plaatsen langs het tracé waar geen gebouwen staan tegen het openbaar domein maar waar wel een harde fysieke grens aanwezig is (bv. de muur van de plantentuin in de Emile Clauslaan). Deze zijn op kaart aangeduid om een duidelijker beeld te geven van de vrije ruimte die rond het openbaar domein aanwezig is. Dit wordt verder in detail uitgewerkt in de matrix onder de kaart.

Ook aangeduid op kaart is het beschermd erfgoed, beschermd cultuurhistorisch landschap, beschermde stads- of dorpsgezichten en waardevol erfgoed en gevels. De bescherming moet als harde randvoorwaarde meegenomen worden in het project.

3.2.2 Matrix

Stedenbouw en publieke ruimte is een breed begrip, in de matrix onder de kaart staan bijgevolg uiteenlopende zaken om een zo goed mogelijk beeld te geven van de soort ruimte waarvoor ontworpen zal worden.

- **Situering binnen Ruimte voor Gent:** Binnen de structuurvisie voor 2030 (uit het document 'Ruimte voor Gent') worden deelruimtes afgebakend in de stad. Gezien de grootte van dit project doorkruist het tramtracé meerdere types deelruimten in Gent, het doorkruist zowel de binnenstad, de kernstad, groeistad als het buitengebied. Het ontwerp wordt gemaakt op maat van de omgeving. Het ontwerp zal bijvoorbeeld anders omgaan met het buitengebied ten opzichte van de binnenstad.
- **Beeldbepalende elementen:** In dit luik worden de belangrijkste beeldbepalende elementen langs het tracé in kaart gebracht, waarmee rekening moet worden gehouden in het ontwerp van de weginfrastructuur of pleinen. Deze elementen zijn vaak gelinkt aan betekenisvolle plekken.
- **Betekenisvolle plekken:** De betekenisvolle plekken die vandaag al een bepaalde identiteit bezitten en waar dit project als hefboom kan ingezet worden om die identiteit te versterken (zie ook ambitiechart: De dynamische stad).
- **Breedte publiek domein en gevels:** Met deze schematische weergave wordt de werkelijke beschikbare ruimte gedetailleerd beschreven en genuanceerd. Zo kan een smal openbaar domein eigenlijk heel ruim aanvoelen als er langs één of weerszijde open ruimte is. Ook kan ten

opzichte van die smalle straat een veel bredere weg zeer ingesloten voelen door rijwoningen langs weerszijde tot tegen het openbaar domein. Het schema geeft in planzicht de breedtes van het openbaar domein weer en duidt aan of de grens van het openbaar domein een harde grens is (gevel) of een zachte (plein of groenzone) waarbij de gevoelsmatige breedte van het openbaar domein groter is. De maten zijn niet exact maar eerder indicatief.

- **Planningscontext:** In de laatste lijn worden de RUP's en BPA's benoemd die langs het tracé liggen. Dit is van belang wanneer ruimte-inname mogelijks nodig zou zijn om het gewenste profiel in te passen.

3.3 Ecologie

3.3.1 Kaart

Het aanleggen van de traminfrastructuur is een hefboom om waar mogelijk de huidige groenstructuur langs het tracé te versterken. Om die potenties in ontwerpfasen verder uit te kunnen werken, wordt op kaart een overzicht van de bestaande groenstructuren in de stad weergegeven alsook de huidige beleidsvisies op de groenstructuur (uit het groenstructuurplan (2011) en de visienota groenklimaatassen (2020) Stad Gent).

Op kaart worden de bestaande bomen (zoals geïnventariseerd door Stad Gent) en parken aangeduid. Ook worden de luwteplekken die langs het tracé liggen aangeduid. Deze locaties zijn in het "Verkenkend onderzoek luwteplekken en rustbeleving in Gent" geselecteerd door Stad Gent, en zijn rustige plekken die het toelaten om even uit de drukte van het dagelijkse leven te ontsnappen. Uit de biologische waarderingskaart wordt het biologisch waardevol en biologisch zeer waardevol groen aangeduid. Water zoals vijvers, rivieren en kanalen op en rond het tracé worden ook weergegeven op kaart. Ten slotte zijn de overstromingsgevoelige gebieden in de omgeving van het tracé ingekleurd. In de matrix worden de probleemzones op het tracé nog eens extra belicht.

Vanuit de visie op de gewenste Gentse groenstructuur worden de groenklimaatassen en groenpolen, de groene boulevard (R40), de groene recreatieve ring, het groen binnenstedelijk netwerk en de groenknopen aangeduid. De verschillende lagen kruisen of volgen een deel van het projectgebied.

3.3.2 Matrix

In de matrix wordt de groenstructuur zoals aangeduid op kaart verder gedetailleerd.

- **Parken:** Stad Gent deelt zijn parken op in drie niveaus. Grote parken zoals groenpool Parkbos, wijkparken van groter dan 1 hectare en buurtgroen. "In het groenstructuurplan en in Ruimte voor Gent engageerde het stadsbestuur zich om elke Gentenaar minstens 10 m² wijkpark op maximaal 400m van huis aan te bieden. Door zijn omvang en inrichting heeft het een brede waaier aan functies en is het aantrekkelijk voor veel verschillende gebruikers. Buurtgroen zijn kleine parkjes en ontmoetingspleintjes dicht bij huis. Elke Gentenaar zou op maximaal 150m van zijn huis van

zo'n stukje groen moeten kunnen genieten.”¹ In de matrix wordt een eigen verwerking van de data van de parken en groeninventaris van Stad Gent langs het projectgebied weergegeven.

- **Grachten en waterlopen:** De op vandaag aanwezige grachten, waterlopen, kanalen en wateroppervlaktes die het tracé kruisen worden weergegeven. Ook de kans op overstroming binnen het projectgebied zelf wordt weergegeven (klein – middelgrote – grote kans).
- **Groenelementen:** Op deze lijn wordt de huidige groenstructuur verder gedetailleerd. De bestaande laanbeplanting wordt weergegeven, alsook grote solitaire bomen en biologisch zeer waardevolle kaaimuurvegetatie (langs de kanalen).
- **Beschermd groen:** Onder het beschermd groen wordt de bescherming van bepaalde groenstructuren extra onder de aandacht gebracht. Deze dienen als harde randvoorwaarde meegenomen te worden in het ontwerp. Langs het tracé bevinden zich zowel geklasseerde bomen als beschermd cultuurhistorisch landschap.
- **Luchtkwaliteit:** Op basis van data van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu wordt de luchtverontreiniging afkomstig van verkeer (NO²) binnen het projectgebied aan de hand van kleurcodes weergegeven. De Europese norm voor stikstofdioxide is 40 µg/m³ (jaargemiddelde). Deze grenswaarde wordt op enkele plaatsen in het projectgebied overschreden.

3.4 Infrastructuur

3.4.1 Kaart

Op kaart worden alle leidingen in de ondergrond, de kunstwerken en technische constructies weergegeven. De belangrijke, grote of moeilijk te verplaatsen leidingen worden benadrukt in kleur (eigen verwerking van het KLIP). Met betrekking tot archeologie worden de gebieden waar reeds een archeologienota voor werd opgesteld (binnen eerdere projecten) aangeduid. In segment 2-4 loopt het grootste deel van het tracé door een archeologisch geheel, namelijk de historische stadskern van Gent. Die grenzen zijn aangeduid op kaart.

3.4.2 Matrix

In de matrix van infrastructuur worden onder **ondergrond**, **kunstwerken** en **archeologie** de verschillende zaken die op kaart staan benoemd.

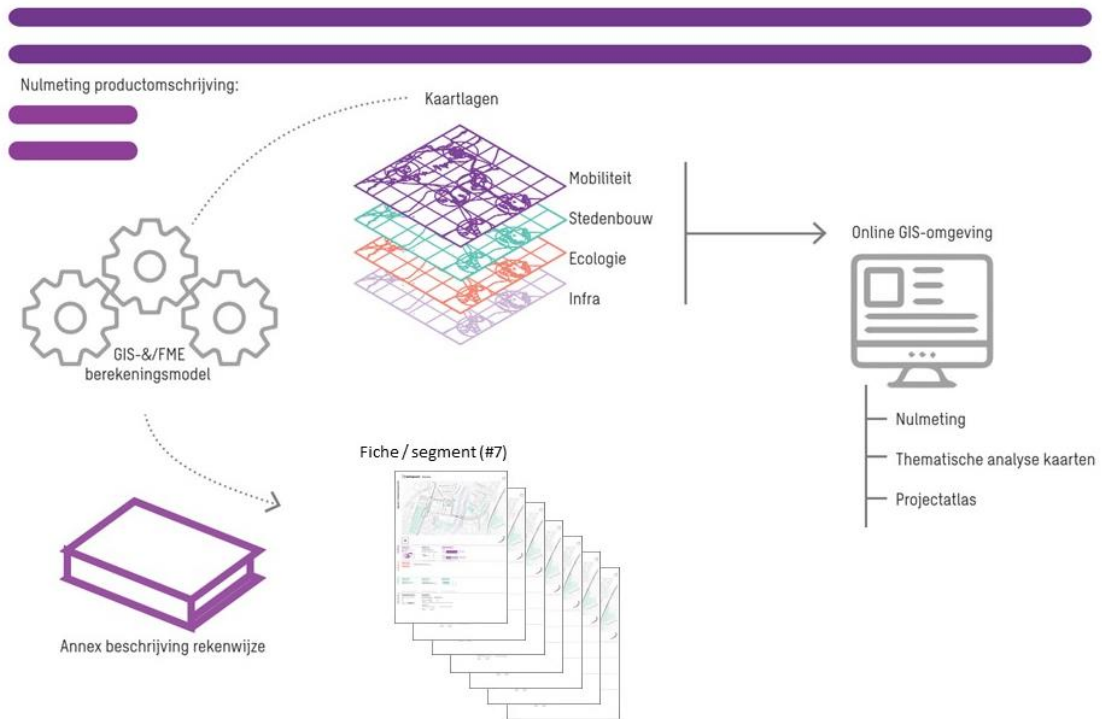
- **Ondergrond:** De constructies en belangrijke leidingen die op kaart aangeduid zijn, worden hier expliciet benoemd.
- **Kunstwerken:** De infrastructurele kunstwerken, zoals bruggen, tunnels, onderdoorgangen, ... worden benoemd.
- **Archeologie:** Het archeologisch geheel wordt benoemd en de grens ten opzichte van het tracé wordt aangeduid.
- **Reliëf:** Het reliëf is een vereenvoudigde weergave van het lengteprofiel van het tracé en is belangrijk om weer te geven aangezien er op sommige delen van het traject hoogteverschillen

¹ “De tuin van alle Gentenaars” Beleidsnota Openbaar groen 2020-2025 (23 november 2020)

overbrugd moeten worden. Die kunnen een extra complexiteit geven bij het ontwerp van de traminfrastructuur en tunnels.

3.5 Projectatlas (niet in analyzenota)

Naast deze analyse van voornamelijk de fysieke bestaande toestand werd in de eerste maanden van het proces ook alle **relevante studies en documenten** voor deze studie verzameld. Dit gaat van beleidsvisies van de stad tot concrete uitvoeringsplannen van ontwikkelingen langs of in de buurt van het projectgebied. De plannen van de geïnventariseerde studies en projecten zijn verzameld in de **projectatlas**. Dit is een GIS-omgeving.



4. Leeswijzer Luik 2 - Bestaande ontwerpplannen

Gentspoort is een combinatie van drie projecten: het project Oude Dokken (tramlijn 4), de heraanleg van stationsomgeving Dampoort en de vertraming van buslijnen 70 tot 78. Voor alle drie projecten zijn er al studies uitgevoerd. De studies verschillen qua duur, detailleringsgraad en status.

Gentspoort is een koepelproject. Het combineert alle voortrajecten tot een holistisch aangepakt project. We starten dus niet van een blanco blad. Het tweede luik geeft de vertrekbasis van dit project weer. De plannen zelf geven weer welke keuzes in het ontwerptraject reeds gemaakt zijn omtrent mobiliteit (bv type fietsinfrastructuur), stedenbouw (bv waar ruimte voor groen- of pleininrichting is), ecologie (bv waar bomen voorzien kunnen worden) en infrastructuur (bv waar tunnels voorzien worden). Eenzelfde uitgebreide weergave in matrixvorm zoals in het eerste luik wordt daarom hier niet opnieuw weergegeven.

4.1 Lijn 4

Voor het stadsvernieuwingsproject Oude Dokken bestaat een plan-MER (milieueffectenrapport) uit 2009 en is er een RUP (ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2011) opgemaakt. Voor de **tramlijn 4** bestaat een (niet-goedgekeurde) startnota met een **eerste voorontwerp**, dit voorontwerp is weergegeven op kaart. Deze startnota is niet goedgekeurd. Een deel van het tracé van lijn 4 maakt deel uit van het project voor de Verapazbrug (momenteel in uitvoering). Ook deze plannen zijn weergegeven op kaart.

4.2 Dampoort

Voor de stationsomgeving **Dampoort** is er een goedgekeurd plan-MER uit 2019. 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). Op basis van deze studies werd een **stedenbouwkundig plan** opgemaakt. Dit plan bepaalde 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 (in opmaak). De belangrijkste principes van het stedenbouwkundig plan zijn daarin opgenomen. Dit stedenbouwkundig plan is weergegeven op kaart.

4.3 Lijn 7

Voor de **vertraming van buslijnen 70 tot 78** 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**. Er zijn dus veel inzichten en ontwerpen waar het project Gentspoort rekening mee kan houden. Het schetsontwerp uit de visienota is weergegeven op kaart.

5. Leeswijzer Luik 3 - Synthese van knelpunten en kansen

In het ambitiecharter worden in de vaststellingen reeds heel wat knelpunten voor het project in zijn geheel benoemd. Op deze kaarten worden locatiespecifieke knelpunten en kansen benoemd op basis van de analyse van de bestaande toestand en de bestaande ontwerpplannen.

Er zijn zowel knelpunten en kansen geformuleerd met betrekking tot de **bestaande toestand** maar ook met betrekking tot specifieke **ontwerpvoorstellen** in de ontwerpplannen van luik 3. Deze nuance is voornamelijk voor segment Dampoort van groot belang. Daar is de verkeerssituatie in de ontworpen situatie en het programma van de publieke ruimte sterk verschillend van de huidige situatie waardoor heel wat aandachtspunten met betrekking tot het ontwerpvoorstel geformuleerd zijn (bv. 'bereikbaarheid van de functies in de plint van de gebouwen' of 'conflict fietsers t.h.v. Stationsplein').

Het doel van de kaarten in luik 3 is om een zo volledig mogelijke synthese van de knelpunten en kansen weer te geven. Alle knelpunten en kansen die op kaart weergegeven zijn, worden ook tekstueel benoemd in de matrix onderaan. De matrix is uitgebreider dan de kaart en bevat nog extra knelpunten en kansen die moeilijk door te vertalen zijn in een leesbare kaart.

De aangeduide knelpunten en kansen in luik 3 **worden meegenomen als onderzoeksvraag of aandachtspunt** in fase 2.

De knelpunten en kansen met betrekking tot **mobiliteit** zijn in paars aangegeven op kaart. We delen ze op in 6 thema's:

- Openbaar vervoer haltes
- Tramtracé of bustracé
- Oversteekbaarheid
- Ontsluiting en circulatie
- Conflictpunten
- Parkeren

De knelpunten en kansen met betrekking tot **stedenbouw** zijn in oranje aangegeven op kaart. We delen ze op in 3 thema's:

- Publieke ruimte en verblijfskwaliteit
- Erfgoed
- Barrières

De knelpunten en kansen met betrekking tot **ecologie** zijn in turquoise aangegeven op kaart. We delen ze op in 3 thema's:

- Groenblauw netwerk

- Vergroening en klimaatadaptatie
- Waardevol groen

De knelpunten en kansen met betrekking tot **infrastructuur** zijn in grijs aangegeven op kaart. We delen ze op in 4 thema's:

- Tram- en businfrastructuur
- Weginfrastructuur
- Kunstwerken
- Ondergrond

6. Leeswijzer Luik 4 - Uitgangspunten

De denkoefeningen waren een tussenstap om vanuit de analyse en synthese naar uitgangspunten te kunnen gaan. De uitgangspunten zijn bepalend voor de ontwerpogave van fase 2. **Een uitgangspunt dat in de analysefase vastgelegd wordt is en blijft een uitgangspunt totdat verder studiewerk aantoont dat dit niet wenselijk of technisch niet mogelijk is.** Als dat het geval is kunnen opnieuw scenario's onderzocht worden die in de huidige fase als niet wenselijk beschouwd worden.

6.1 Overkoepelende uitgangspunten in het ambitiecharter

In eerste instantie zijn er enkele overkoepelende uitgangspunten die we binnen het project als een geheel meenemen. Niet alle overkoepelende uitgangspunten zullen op dezelfde manier gerealiseerd kunnen worden op één locatie. Aan de hand van een doordachte afweging van de ambities en overkoepelende uitgangspunten zoals in het ambitiecharter beschreven, zullen keuzes gemaakt moeten worden. Het ambitiecharter heeft niet als doel om aan te geven welke ambitie boven de andere primeert, de afweging moet per locatie op maat van de uitdagingen afgewogen worden.

6.2 Locatiespecifieke uitgangspunten in luik 4

In luik 4 van de analysesnota worden de locatiespecifieke uitgangspunten weergegeven. Dit zijn specifieke uitgangspunten met betrekking tot één segment of slechts een deeltje van het tracé waarover reeds consensus is binnen de groep partners. Het ontwerp onderzoek van fase 2 zal opgestart worden vanuit de uitgangspunten die reeds vastliggen. Waar we nog niet verder konden trechteren zullen alle weerhouden scenario's verder onderzocht worden.

6.2.1 Kaart

Op de kaart van luik 4 wordt de projectcontour aangeduid. Deze projectcontour kan nog wijzigen door inzichten vanuit het ontwerp onderzoek (extra zone dat geïmpacteerd wordt) of door een wijziging aan de scope van het project.

De erfgoedbeschermingen worden herhaald op kaart (zelfde als luik 1 stedenbouw) en de zoekzones voor de haltelocaties worden aangeduid, beide om mee te nemen als uitgangspunt.

6.2.2 Matrix

In de matrix worden uitgangspunten voor verschillende thema's schematisch weergegeven. Hieronder volgt een opsomming van de verschillende thema's en enkele aandachtspunten bij het lezen van de schema's.

- Traminfrastructuur
 - o 'Gemengd' gaat over het al dan niet mengen met autoverkeer en fietsers, niet over het mengen met voetgangers of bussen.
 - o De ligging van de lijnen op het schema geeft de ligging van de traminfrastructuur in het wegprofiel indicatief weer.
- Busbediening

- De lijnen tonen indicatief de ligging van de toekomstige buslijnen en haltes.
- Fietsinfrastructuur
 - 'Gemengd' gaat over het al dan niet mengen met autoverkeer en ander gemotoriseerd verkeer (vrachtwagens, brommers, ...), niet over het mengen met voetgangers.
- Voetgangers
 - Bij locaties die aangeduid worden als 'verblijfsruimte' is er bij het ontwerp extra aandacht nodig voor voetgangers. Deze ruimte kan verschillende vormen aannemen (bv. brede voetpaden, een woonerf...)
- Snelheidsregime
 - De 'ontwerpsnelheid' moet gelezen worden als de maximale snelheid waarvoor ontworpen wordt. Het kan eventueel minder worden, nooit meer. Waar bijvoorbeeld een snelheidsregime van '30' staat, kan dit bij verder ontwerp ook woonerf worden (en dus een snelheidsregime van 20 km/u).
- Autocirculatie
 - Het schema toont de gewenste autocirculatie en de daarmee gepaard gaande inrichting.
- Kruisingen
 - De reeds gekende kruispuntoplossingen en wenselijke oversteekplaatsen en hun inrichting worden in het schema aangeduid.
- Parkeren, laden/lossen
 - De reeds gekende locaties waar parkeren niet wenselijk is of waar een noodzaak is voor laden & lossen worden aangeduid in het schema.
- Ecologie
 - De reeds gekende locaties waar ruimte is voor structurerend groen worden aangeduid onder de laag 'gewenste groenstructuur'.
 - De reeds gekende locaties waar ruimte is voor infiltratie of buffering van hemelwater worden onder 'ruimte voor water' aangeduid.

Overige uitgangspunten, die noch op de kaart noch op het schema worden afgebeeld, staan onderaan tekstueel in een kader opgesomd.

De uitgangspunten moeten gelezen worden als 'niet-limitatief'. Wanneer een bepaald **uitgangspunt niet in de matrix** staat, dan betekent het niet dat dit aspect niet verder onderzocht wordt. Het betekent dat hier nog geen onderzoek over gedaan is en daarom ook nog geen uitspraken over gedaan kunnen worden. Als bewust het uitgangspunt gesteld wordt om iets niet te doen, dan staat dit ook zo in de matrix, bijvoorbeeld 'geen parkeren in het wegprofiel'. Een ander voorbeeld zijn de oversteken voor voetgangers en fietsers. Hier zijn de oversteken aangeduid die belangrijk zijn om mee te nemen als uitgangspunt, maar dit betekent niet dat er op andere locaties geen oversteekplaatsen meer gaan onderzocht worden of dat er geen andere belangrijke oversteekplaatsen meer zijn.

Indien iets werd onderzocht in de denkoefeningen maar er geen consensus was over het uitgangspunt of bijkomend onderzoek nodig is, dan wordt het uitgangspunt in de matrix als '**te onderzoeken**' aangeduid.

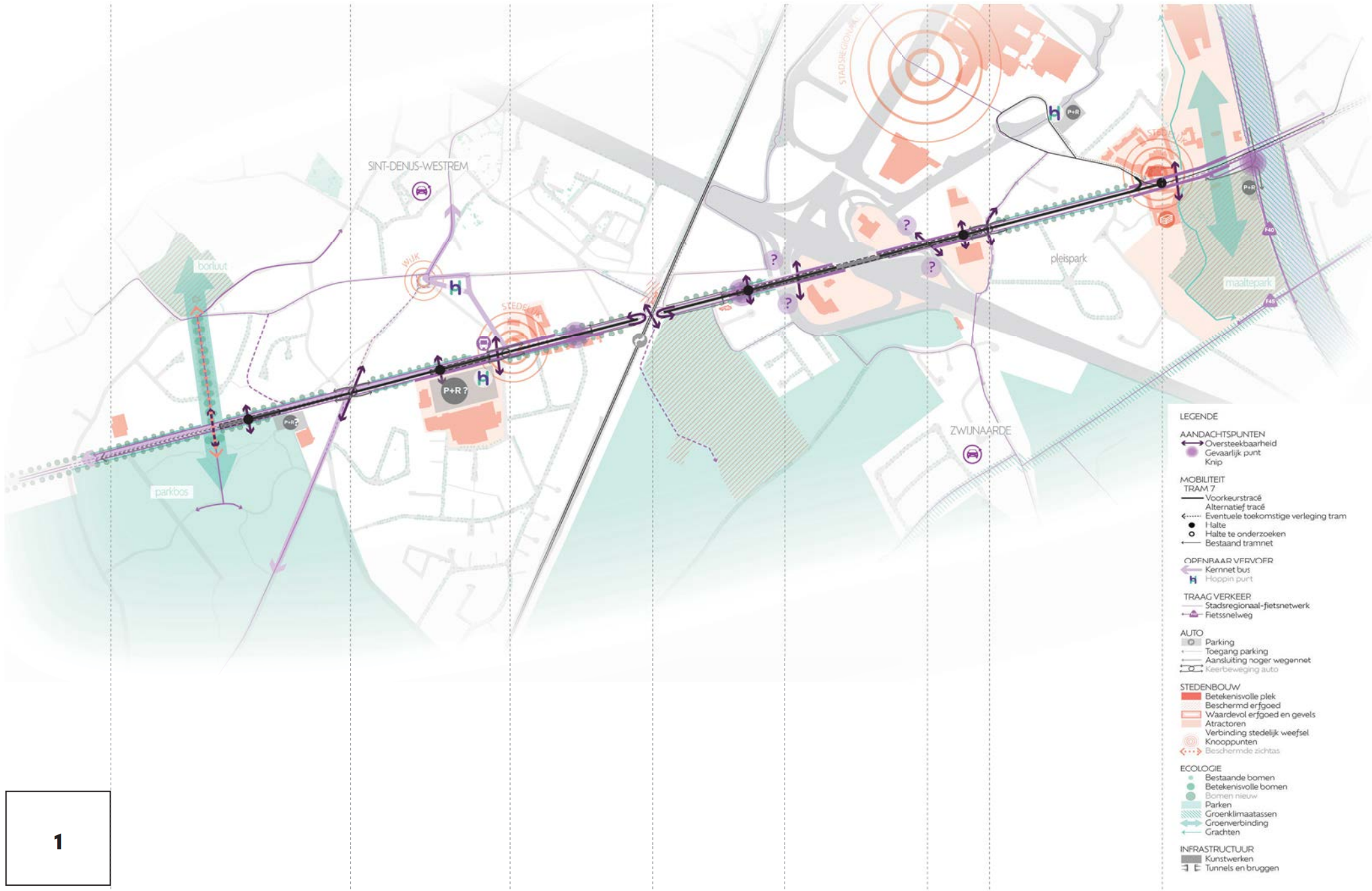
Soms zijn reeds uitgangspunten aangeduid op locaties waarvoor **geen denkoefeningen** opgemaakt zijn. Dit zijn uitgangspunten die geformuleerd zijn vanuit de voortrajecten van de studies lijn 7, lijn 4

en Dampoort en op basis van de huidige kennis geen vragen oproepen. De keuzes die in het voortraject gemaakt zijn worden bijgevolg meegenomen als vertrekbasis voor de opmaak van het ontwerp in fase 2. Mocht blijken dat iets niet wenselijk of technisch niet mogelijk is, dan kan van dit uitgangspunt afgeweken worden (cfr. definitie uitgangspunt in het begin van dit hoofdstuk). De fietsinfrastructuur in de Koopvaardijlaan is hier een voorbeeld van. Er zijn geen vragen bij het feit dat hier aparte fietsinfrastructuur moet komen, de ligging van die infrastructuur (dubbelrichting langs één kant of enkelrichting langs weerskanten van de rijweg) moet wel nog verder onderzocht worden.

7. Kaartenbundel Luik 3 – Synthese knelpunten en kansen



Segment 1 - Kortrijksesteenweg



1

Mobiliteit

OV-haltes	onderzoekzone locatie eindhalte	hoppin punt overstap bus-tram met hoppin punt? onderzoekzone halte Carrefour	onderzoekzone tramhalte	onderzoekzone tramhalte	hoppin punt	connectie tramlijnen
Tramtracé/bus					alternatief via KBC niet uitvoerbaar	
Oversteekbaarheid	recreatieve as Parkbos - kasteel Borlout	Drie Steutels	knispunt Schoonzichtstraat	tunneldak treinspoor: oost-west tunnel: noord-zuid	ontwikkeling IPES Complex E40 Driekoningen (link The Loop-Zwinaarde)	Maalte: schoolgaande jeugd
Ontsluiting en circulatie		keerbeweging Drie Steutels: rotonde of knispunt		keerbeweging tunneldak treinspoor	op- en afrittencomplex E40-N43; vereenvoudiging van het complex te onderzoeken in functie van meerwaarde voor het dossier	keerbeweging knispunt Driekoningen
Conflictpunten				keerbeweging tunneldak		behoud aansluiting R4 te onderzoeken
Parkeren	problematiek vrachtwagens parking Aldi & Parkbos: onderzoek P&R		parking Carrefour: onderzoek P&R	duidelijk parkeerbeleid & communicatie		conflict E40 - R4 - N43

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfskwaliteit	kwantitatieve wachtruimte halte	stedelijk knooppunt kwantitatieve wachtruimte halte	laan effect stedelijke kwaliteitsweg	kwantitatieve wachtruimte halte	kwantitatieve wachtruimte halte	stedelijk knooppunt plein Maalte: verblijfskarakter versterken
Erfgoed	beschermde zichtas: Parkbos - Kasteel Borlout beschermd monument: park en dreef		beschermd monument: architectenwoning station en omgeving beschermd cult. landschap: kastelenste			beschermd monument: Domein Maalte-kasteel
Barrières			barrièrewerking Kortrijksesteenweg			

Ecologie

Groenblauw netwerk			onderzoek ruimte voor water in straatprofiel		afwatering complex E40	bestaande gracht steenweg	bestaande Maaltebeek
Vergroening en klimaatadaptatie	versterken groene connectie Parkbos - kasteel Borlout			groenstructuurplan bomenrij en groene berm		plein Maalte: ruimte voor water, groen en ontharding groene connectie Maria Middelares - Maaltepark	
Waardevol groen	dreef parkdomein Borlout Parkbos: geheel 3 bomen portaal parkbos		samenkomst Parkbos met N43				Maaltepark

Infrastructuur

Tram- en bus-infrastructuur							aansluiten tramlijn thv bocht en aantakking op knispunt
Weginfrastructuur							
Kunstwerken			behoud tunnel mogelijk (f.v. tram en fiets?) - breedte - hoogte				
Ondergrond			galeidingen fluxys en fluvius tussen treinsporen en tunneldak				



Segment 2 - Parkplein-Dampoort



2.1

Mobiliteit

OY-haltes	onderzoekzone halte Parklaan		onderzoekzone halte Museumplein/Heuvelpoort	combinatie en overstap tram-bus
Tramtracé / bus	alternatief bus voor Parklaan		bussen in de Hofbouwlaan	
Oversteekbaarheid		oversteekbaarheid t.h.v. Krijgslaan	oversteekbaarheid kruispunt Ledeganck	oversteekbaarheid t.h.v. Eekhout oversteekbaarheid t.h.v. Kruispunt Heuvelpoort oversteekbaarheid t.h.v. Kunstlaan
Ontsluiting en circulatie		knip Fortlaan	inrit parking ICC logistieke inrit gebouwcluster	drop-off zone toeristenbus Ch. De Kerckhovelaan circulatie Hofbouwlaan fiets-, bus- en auto-as Kunstlaan
Conflictpunten		fietsverbinding Fortlaan - Montereistraat		integratie tunnel en lokale wegennet
Parkeren	bewonersparkeren Parklaan		parkeren Museumplein en Hozeeplein	parkeren Hofbouwlaan

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfskwaliteit			bijzondere plek SMAK-Floralienhal	koppeling Circuit walk - Heuvelpoort
Erfgoed	beschermde stadsgezicht Parklaan, incl. monumentale bomen		contour beschermd cultuurhistorisch landschap Citadelpark	beschermde monument MSK
Barrières				

Ecologie

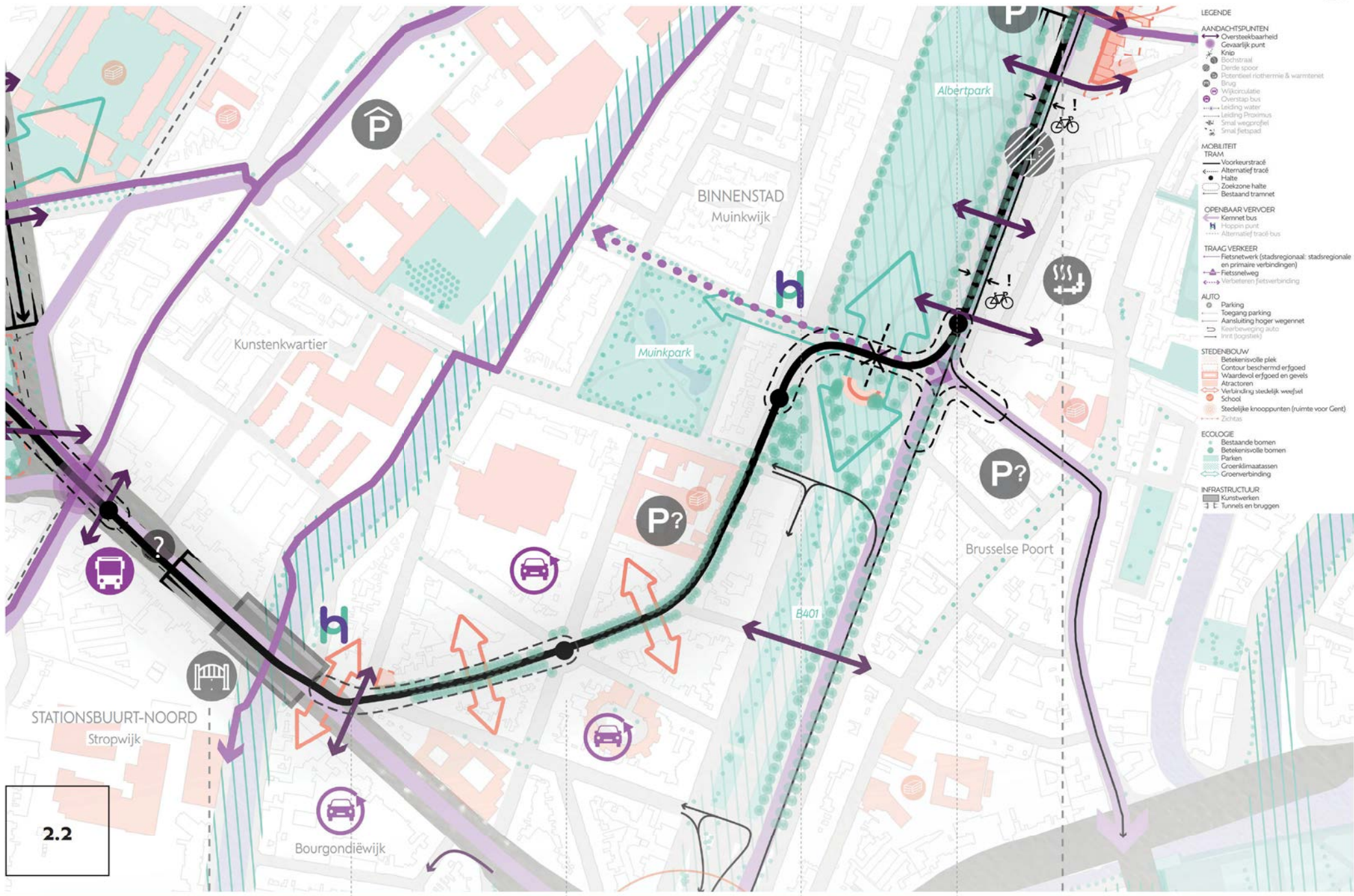
Groenblauw netwerk	aansluiting Groene Recreative Ring t.h.v. Delphine Boëlpark	verbinding Citadelpark-Plantentuin	verbinding en toegankelijkheid Citadelpark vanuit Stropwijk	
Vergroening en klimaatadaptatie	ruimte voor ontharding Parklaan			vergroenen en ontharden Museumplein ruimte voor ontharding Ch. De Kerckhovelaan
Waardevol groen	monumentale bomen Parklaan	monumentale bomen parkrand Citadelpark		bomen middenberm Ch. De Kerckhovelaan bemaaling tunnel Heuvelpoort

Infrastructuur

Tram- en bus-infrastructuur	trambocht Parkplein		niveaunderschil tramvallei	bovenleidingen Museumplein
Weginfrastructuur		beschikbare ruimte E. Clauslaan		gelijkgronds kruispunt Heuvelpoort
Kunswerken		brug Plantentuin		groen tunneldak met bomen lengteprofiel tunnel Heuvelpoort
Ondergrond				waterleiding Farys en pompgebouw



Segment 2 - Parkplein-Dampoort



2.2

Mobiliteit

OY-haltes		onderzoekzone halte Tentoonstellingslaan		onderzoekzone halte(s) Vijfwingatenstraat / Acht Meiplein
Tramtracé / bus				
Oversteekbaarheid		oversteekbaarheid Bourgondiëwijk		oversteekbaarheid Zuidparklaan t.h.v. B401
Ontsluiting en circulatie		wijkcirculatie Bourgondiëwijk	afslagbeweging brandweer Bourgondiëwijk	wijkcirculatie Muinkwijk
Conflictpunten				fietsrelatie Ledeberg-Muinklaan laden en lossen Delhaize
Parkeren			bewonersparkeren Muinkwijk	

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfskwaliteit				
Erfgoed		beschermde stadsgezicht hoekcomplex Wenemaerstraat - Tentoonstellingslaan		monument Oorlogsslachtoffers
Barrières		verbinding Muinkwijk-Bourgondiëwijk t.h.v. Ter Platen	verbinding Muinkwijk	

Ecologie

Groenblauw netwerk		passage Groenklimaat 4		verbinding Zuidpark passage ontdebelde Groenklimaat 4
Vergroening en klimaatadaptatie				
Waardevol groen			bomen Tentoonstellingslaan (klimaatstraat)	bomen Acht Meiplein bomen F. Orbanlaan

Infrastructuur

Tram- en bus-infrastructuur				trambochten Clarissenstraat - De Bruckerdreef - Orbanlaan (calamiteiten)
Weginfrastructuur				uitdienstneming/afbraak fly-over
Kunstwerken		Ter Platenbrug		
Ondergrond				zoekzone rothermie



Segment 2 - Parkplein-Dampoort



2.3

Mobiliteit

OY-haltes	transferium Graaf Van Vlaanderenplein operationele optimalisatie transferium		onderzoekzone halte Sint-Annaplein		onderzoekzone halte Kasteellaan
Tramtracé / bus	combinatie en overstap tram-bus		bussen Sint-Annaplein		Gentse Feestenbus?
Oversteekbaarheid	oversteekbaarheid fietsroute Tweebruggenstraat oversteekbaarheid W. Wilsonplein - Zuidstationstraat		oversteekbaarheid kruispunt Visserij	oversteekbaarheid kruispunt Lousbergkaai	
Ontsluiting en circulatie	laden en lossen Zuidstationstraat circulatie Zuidstationstraat	laden en lossen Zuidstationstraat	circulatie Sint-Annaplein knip t.h.v. Sint-Annakerk laden en lossen Delhaize	leesbaarheid fietsrelatie Visserij-Tweebruggenstraat transport over water Visserij	keerlus Eendrachtstraat wijkcirculatie Macharius-Heirmis
Conflictpunten	kruispunt Vlaanderenstraat kruising fietsroute t.h.v. inrit parking			doorvaarhoogte boten t.o.v. doorstroming tram	
Parkeren					bewonersparkeren Macharius-Heirmis

Stedenbouw

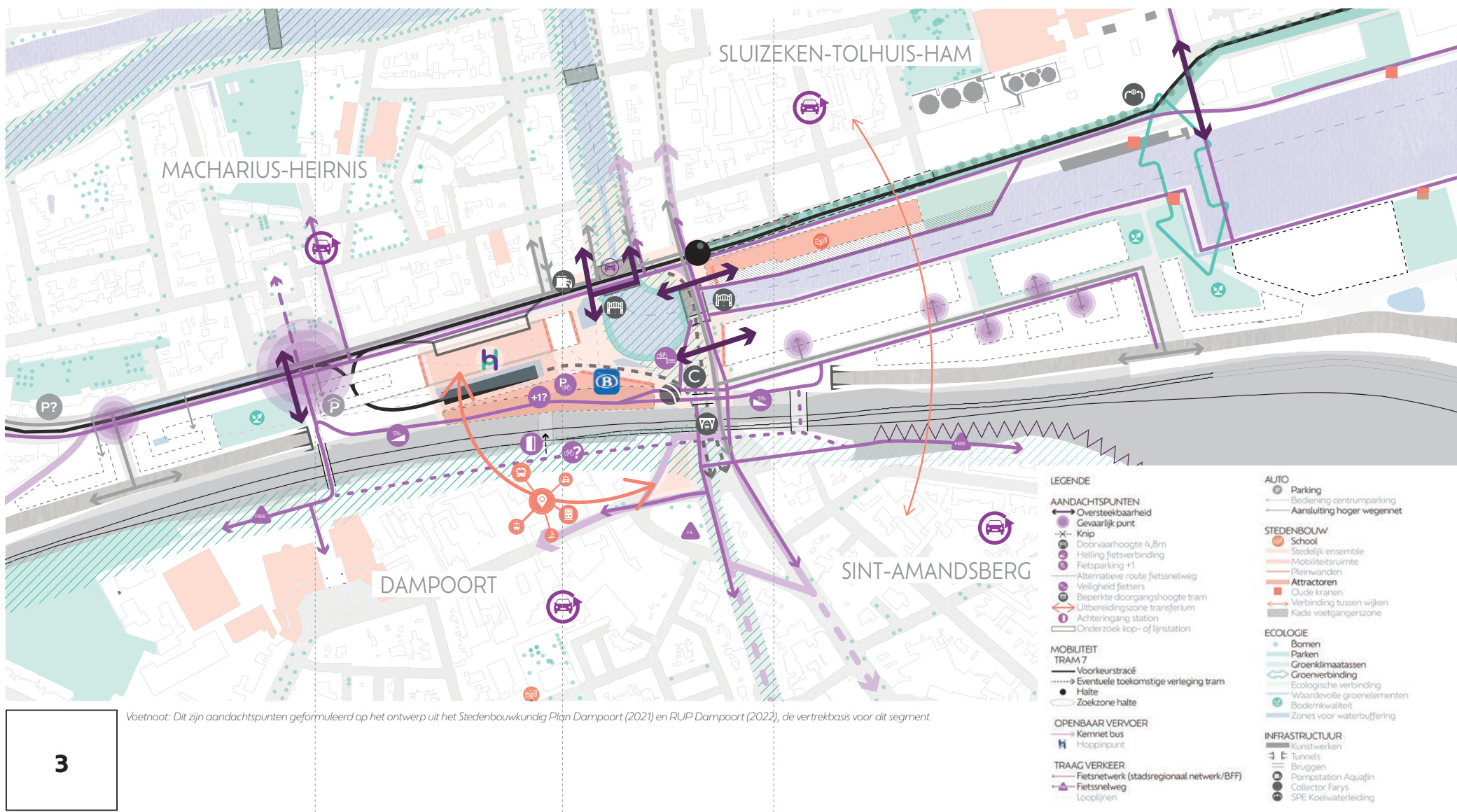
Publieke ruimte en verblijfskwaliteit	ruimte voor de Captole	leefbaarheid Zuidstationstraat smalle voetpaden	bijzondere plek Sint-Annaplein smalle voetpaden		
Erfgoed	beschermde stadsgezicht gevelrij Graaf Van Vlaanderenplein		beschermde stadsgezicht Sint-Annaplein onderbroken zichtas Keizer Karelstraat - Sint-Annakerk		
Barrières	barrièrewerking t.h.v. transferium	stedelijk ensemble Sint-Anna - Zuid			

Ecologie

Groenblauw netwerk				passage Groenklimateas 3	
Vergroening en klimaatadaptatie			ruimte voor ontharding Sint-Annaplein groene lufteplek Sint-Anna beheersbaarheid publieke ruimte		
Waardevol groen	monumentale bomen Graaf Van Vlaanderenplein		monumentale bomen Sint-Anna		bomen Kasteellaan

Infrastructuur

Tram- en bus-infrastructuur			bovenleidingen Sint-Annaplein	bochtstraat Nieuwenbosch beschikbare breedte Nieuwenbosstraat	
Weginfrastructuur	aangepaste inrit parking Zuid				
Kunstwerken				Lousbergbrug en Nieuwenbosbrug	breedte bruggen
Ondergrond			canalisatie Proximus		



3

Mobiliteit

OV-haltes	(semi-)dynamische oplossingen voor compact bus- en tramstation binnen voorziene ruimte in RUP (aandacht voor fasering)		onderzoekzone halte Artevelde
Tramtracé/bus		vertrammings lijn 3 en tramverlenging richting Lochristi niet hypothekeren	
Oversteekbaarheid	conflict fiets- én voetgangersstromen van fietstunnel naar centrum (relatie tot huidige oversteek)	conflict actieve modi met gemotoriseerd verkeer op Dampoortbrug	
Ontsluiting en circulatie	ontsluiting wijk Macharius-Heirnis	ontsluiting Dampoortwijk	ontsluiting wijk Sluizeken-Tolhuis-Ham circulatie alle modi onder spoorviaduct locatie knip voor doorgaand verkeer fietsdoorsteek onder de Octrooibrug naar het stationsplein?
Conflictpunten	locatie in- en uitrit ondergrondse parking vs. stroom van voetgangers en fietsers uit fietstunnel en tram	conflict fietsers met gemotoriseerd verkeer onder spoorviaduct ligging fietssnelweg ten oosten van spoorbundel houden? voldoende uitloopruimte vanuit het station vs. tram- en fietsbewegingen	fietssnelweg te onderzoeken ivf conflicten met in- en uitritten
Parkeren	doelgroep ondergrondse parking, nood aan multifunctioneel ontwerp voldoende bereikbare fietsparking drop-off toeristenbussen toegang ondergrondse parking voor fietsers uit centrum (via Schoolkaai en Zwaaiokom?)	fietsenstalling op niveau +1? kostprijs en sociale veiligheid bij ondergrondse fietsenstalling	

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfskwaliteit	concentratie fijn stof tunnelmond (technische oplossingen)	leefbaarheid in verschillende fasen van de werken stedelijk knooppunt (Ruimte voor Gent)	
	voetgangersstromen van en naar transferium uitgebreid programma transferium in beperkte publieke ruimte (perrons en bufferruimte De Lijn, haltering MaxMobiel, Touring cars, toeristenbussen en Flixbussen, fietsenstalling, ondergrondse parking, taxi's, deelauto's deeltaxi's en -fietsen, kiss&ride, ...) Antwerpenplein mee in de scope? uitgebreid programma transferium versus kwaliteit van de publieke ruimte mix van functies ivk sociale veiligheid	ontmoetingsplek thv halte Artevelde conflict fietsers thv stationsplein contact met water Zwaaiokom vergroten wandelpad van tijdelijk station naar sporen aanmeerplaats watertaxi en niet-gemotoriseerd waterverkeer (bv. kano) bereikbaarheid functies plint gebouwen	concentratie fijn stof tunnelmond (technische oplossingen)
Erfgoed		spoorviaduct beeldbepalend element kaaimuren beeldbepalend element	
Barrières	toegankelijkheid station langs oostzijde?		verbinding tussen wijken Ham en Sint-Amansberg

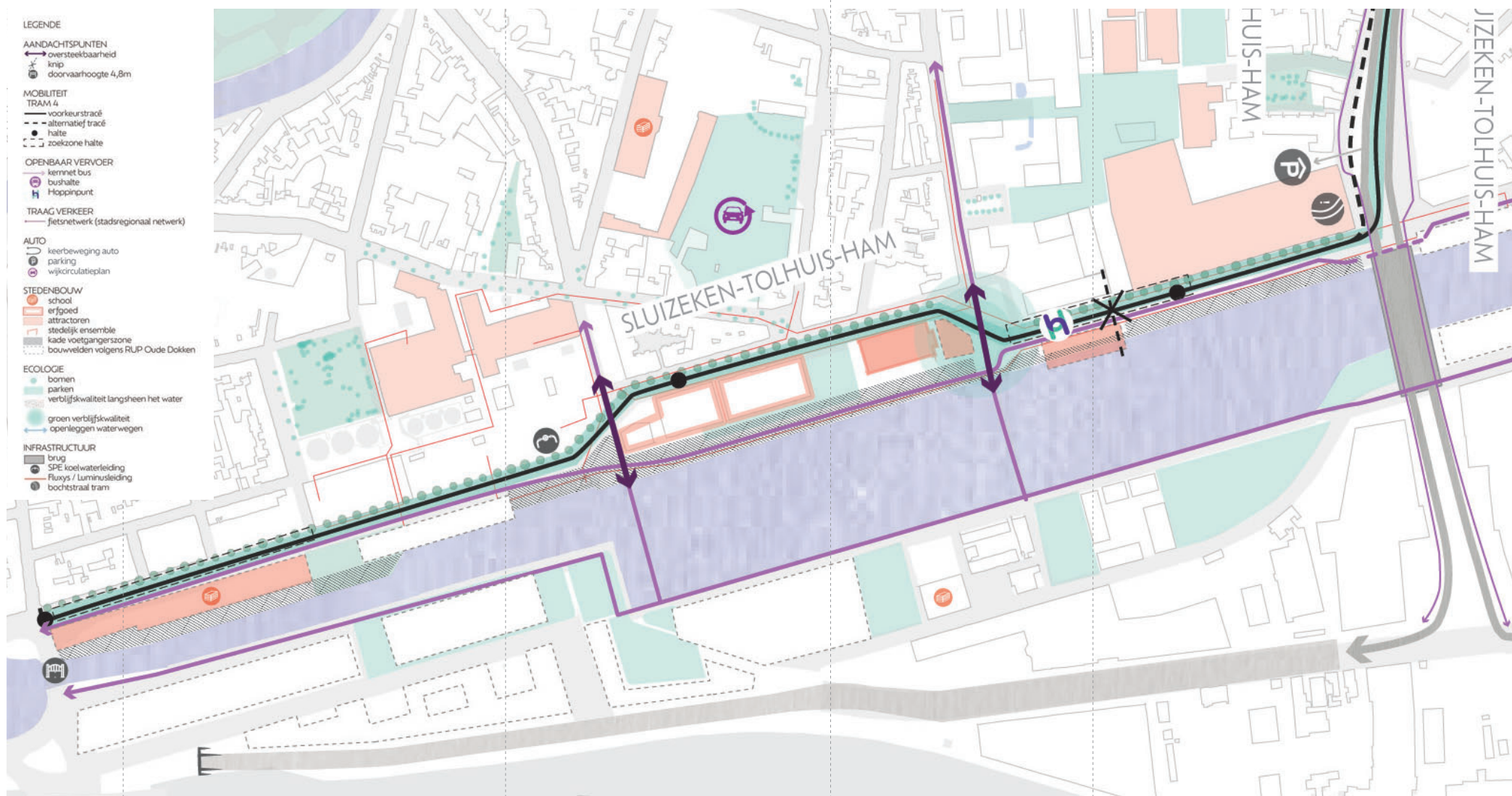
Ecologie

Groenblauw netwerk		ecologische verbinding langs oostzijde spoorwegbierm waterinfiltratie	
		samenkomst GKA's in groenknoop	
Vergroening en klimaatadaptatie	hemelwaterbuffering langs Kasteellaan en Heernislaan locatie groenzones ivf bodemkwaliteit werken met bodemverbeterende planten/bomen	verlaging kaaimuren voldoende klimaatrobuust bij stijgend waterpeil minimale verharding ivf maximale verblijfs- en beweegruijme Stationsplein met aandacht voor voldoende schaduwwerking hemelwaterbuffering rond Zwaaiokom waardevolle vegetatie op kaaimuren grote boom op Zwaaiokom	hemelwaterbuffering in groene randzones en taluds van de R40 locatie van groenzones kiezen ivf bodemkwaliteit
Waardevol groen			grote boom op de Kleindokkaai

Infrastructuur

Tram- en bus-infrastructuur	toekomstgerichte configuratie tram- & busstation flexibiliteit en dimensionering transferium ivk benodigde capaciteit in verschillende fasen inpassing draaicirkels en wissels tram	invloed spooruitbreiding op ontwerp	
	tunnelveiligheid: conflict tunnelmonden vs. afstand tot kruispunt met VRI ontwerpsnelheid ivf dimensionering R40	doorsteek onder spoorviaduct garanderen voor verlenging tram tijdelijk station tijdens werken, ook tijdelijke perrons? doorstroming bus onder spoorviaduct en op Dampoortbrug routes voor uitzonderlijk vervoer	locatie (tijdelijke) halte tram 4 thv Artevelde
Weginfrastructuur	toekomst gericht ontwerp ondergrondse parking ivf modal shift hellingspercentage fiets afwijkend		tunnelveiligheid: conflict tunnelmonden vs. afstand tot kruispunt met VRI tracé tunnel afstemmen op spooruitbreiding Infrabel
Kunstwerken	lage winterzon bij uitrijden tunnel	mogelijkheid wandel- en fietsverbinding onder bruggen	
Ondergrond		vervuilde ondergrond, archeologie (Spaans Kasteel, fortificatielijj, historische waterloop, oorlogsrestanten, ...)	
	pompstation Aquafin in middenberm Kasteellaan	conflict bundel nutsleidingen/riolering met tunnel	SPE koelwaterleiding

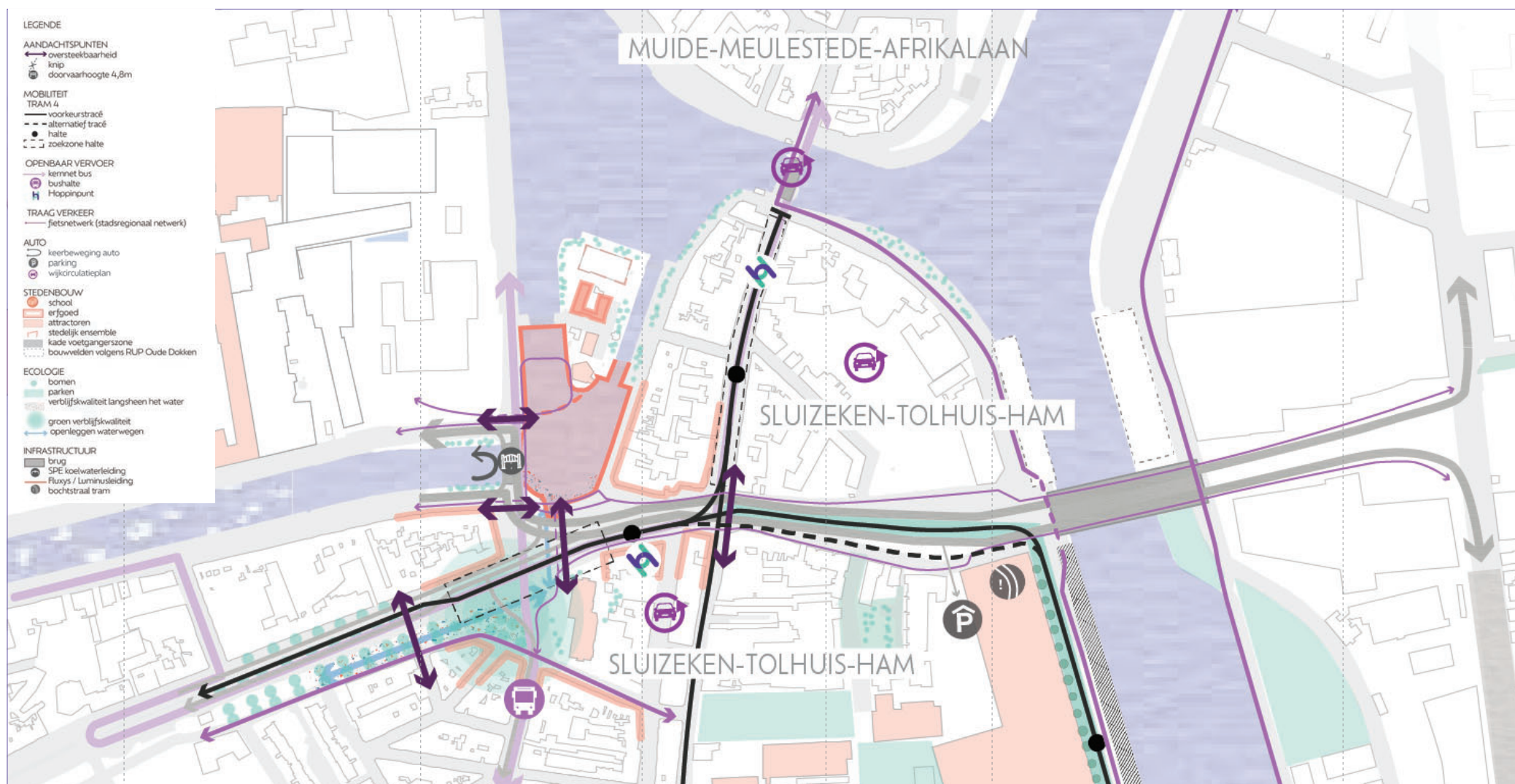
Segment 4 - Dok Zuid Dok Noord - Neuseplein



4.1

Mobiliteit	OV-haltes	onderzoekzone halte Artevelde Hogeschool	onderzoekzone halte Ham (haltes zo dicht mogelijk bij bruggen)	onderzoekzone halte Dok Noord (haltes zo dicht mogelijk bij bruggen)	
	Tramtracé/bus		lijnvoering bus		
	Oversteekbaarheid		oversteekbaarheid ter hoogte van Matadibrug	oversteekbaarheid ter hoogte van Bataviabrug	veilige voetgangersoversteek ter hoogte van Dok Noord
	Ontsluiting en circulatie		wijkcirculatie Sluizeken - Tolhuis - Ham		
	Conflictpunten	brandweertoeankelijkheid bouwvelden RUP	stedelijke fietsroute landing Matadibrug conflict tram - fiets	stedelijke fietsroute landing Bataviabrug snelheidsregime tram over Stapelplein conflict tram - fiets	inrit tot parking ontwikkeling Meyvaertsite ontsluiting bouwvelden RUP circulatiemaatregelen thv Muideaan voor doorgaand verkeer richting Dok Noord (uitz. hulpdiensten en leveringen)
	Parkeren	parkeerbeleid en ondergrondse parking Hogeschool	laden en lossen langs Dok-Zuid	aantal bewonersparkeren parkeerbeleid nog te bouwen bouwblokken	laden en lossen in Dok-Noord
Stedenbouw	Publieke ruimte en verblijfskwaliteit	aansluiting smalle stroken publiek domein rondom Hogeschool	relatie van de publieke ruimte tot de bouwvelden uit het RUP Oude Dokken	verblijfskwaliteit Stapelplein	verblijfskwaliteit voorplein Dokken Dok-Noord als voetgangerszone
	Erfgoed		dokken als waarde voor stedelijke uitzicht Gent		
	Barrières			conflict fietsroute en tramtracé op het Stapelplein	barrière van tramtracé minimaliseren
Ecologie	Groenblauw netwerk	Versterken en behouden van groenstroken uit het 'brochettenmodel' RUP Oude Dokken			opportunity tot ontharden en water infiltratie ter hoogte van parkzone Stapelplein
	Vergroening en klimaatadaptatie	Maximaal vergroenen van trambeding & inzetten op aanplanten bomen langsheen tracé			Stapelplein als groenruimte met buikbare en kwalitatieve verblijfsruimte
	Waardevol groen	opportunity tot ontharden en water infiltratie tussen Metselaarsstraat en Matadibrug			
Infrastructuur	Tram- en bus-infrastructuur				
	Weginfrastructuur	Mogelijke verplaatsing Dieselmotor Luminus			bereikbaarheid kades voor onderhoud
	Kunstwerken				
	Ondergrond			Luminus koelwaterleiding Fluxys gasleiding	

Segment 4 - Dok Zuid Dok Noord - Neuseplein



4.2

Mobiliteit	OV-haltes		onderzoekzone halte Neuseplein	onderzoekzone halte Voormuide		
	Tramtracé/bus		gecombineerde halte bus/tram?			
	Oversteekbaarheid	oversteekbaarheid voetgangers Blaisantvest	combineren OV-corridors Tolhuislaan en Sint-Salvatorstraat?	alternatief tracé via Sassekai	onderzoek centrale trambeding of ten zuiden van R40	
	Ontsluiting en circulatie		oversteekbaarheid voetgangers Blaisantvest	oversteekbaarheid Voormuide en Sint-Salvatorstraat	Bestendigen R40 Wegencategorisering Routes uitzonderlijk vervoer	
	Conflictpunten	connectie Gasmeterlaan - Nieuwevaart	aansluiten op toekomstige herinrichting Blaisantvest (2x1)	busbundel Tolhuislaan - Wiedauwkaai	weren doorgaand verkeer in Voormuide	knip voor doorgaand verkeer richting Dok Noord (uitz. hulpdiensten en leveringen)
	Parkeren		tram kruist met R40	tram kruist met R40	tram kruist met R40	tram kruist met R40
Stedenbouw	Publieke ruimte en verblijfskwaliteit	kwalitatieve verblijfsruimte Neuseplein en omgeving	verblijfsruimte in relatie tot waardevolle kademuren	verblijfskwaliteit Voormuide	kansen publieke ruimte bij zuidelijke trambeding?	
	Erfgoed		stedelijk voorplein voor lokaal dienstencentrum			
	Barrières		beschermd stadsgezicht voorhaven Tolhuisdok	tramtracé + R40 barrière minimaliseren tussen Tolhuis en Voormuide		
Ecologie	Groenblauw netwerk	aansluiten op Blaisantvest	openleggen waterwegen + impact op stabiliteit en grondwater			
	Vergroening en klimaatadaptatie		bestaand groen Neuseplein behouden en verder ontharden en vergroenen	Maximaal vergroenen en ontharden		
	Waardevol groen	bestaande bomenstructuur Blaisantvest				
Infrastructuur	Tram- en bus-infrastructuur		bereikbaarheid kaaimuren Sassevaart voor onderhoud	tramverbinding tussen Sint-Salvatorstraat naar Voormuide	draaicirkel tram richting Dok-Noord (beheersaspect)	
	Weginfrastructuur	fietstunnel vanuit Gasmeterlaan	fietsonderdoorgang naar Nieuwevaart over historisch staketsel			
	Kunstwerken		fietsonderdoorgang Neuseplein			
	Ondergrond	Tolhuisbrug te vervangen?	Collector Aquafin			Fluxys