

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

# Analysenota

## Luik 4 – Uitgangspunten



Gentspoort

Onderwerp rapport

Analysenota. Luik 4 – Uitgangspunten

Auteur

Eline Stroobants, Ward Ronse

Datum

29/03/2023

Revisie: 02

<b>Lijst met aanpassingen</b>					
<b>Revisie</b>	<b>Auteur</b>	<b>Datum</b>	<b>Beschrijving van wijzigingen</b>	<b>Controle</b>	<b>Goedkeuring</b>
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

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Proces analysefase</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Leeswijzer Luik 1 - Analyse bestaande toestand</b> .....	<b>9</b>
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
<b>4. Leeswijzer Luik 2 - Bestaande ontwerpplannen</b> .....	<b>14</b>
4.1 Lijn 4 .....	14
4.2 Dampoort .....	14
4.3 Lijn 7 .....	14
<b>5. Leeswijzer Luik 3 - Synthese van knelpunten en kansen</b> .....	<b>15</b>
<b>6. Leeswijzer Luik 4 - Uitgangspunten</b> .....	<b>17</b>
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
<b>7. Kaartenbundel Luik 4 – Uitgangspunten</b> .....	<b>20</b>

### **Voorafgaande noot:**

Dit document bevat '**Luik 4 – Uitgangspunten**' en is onderdeel van de analysenota.

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

**De kaartenbundel (hoofdstuk 7) bevat enkel 'Luik 4 – Uitgangspunten'**. Voor de kaarten van de overige luiken van de analysenota 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.

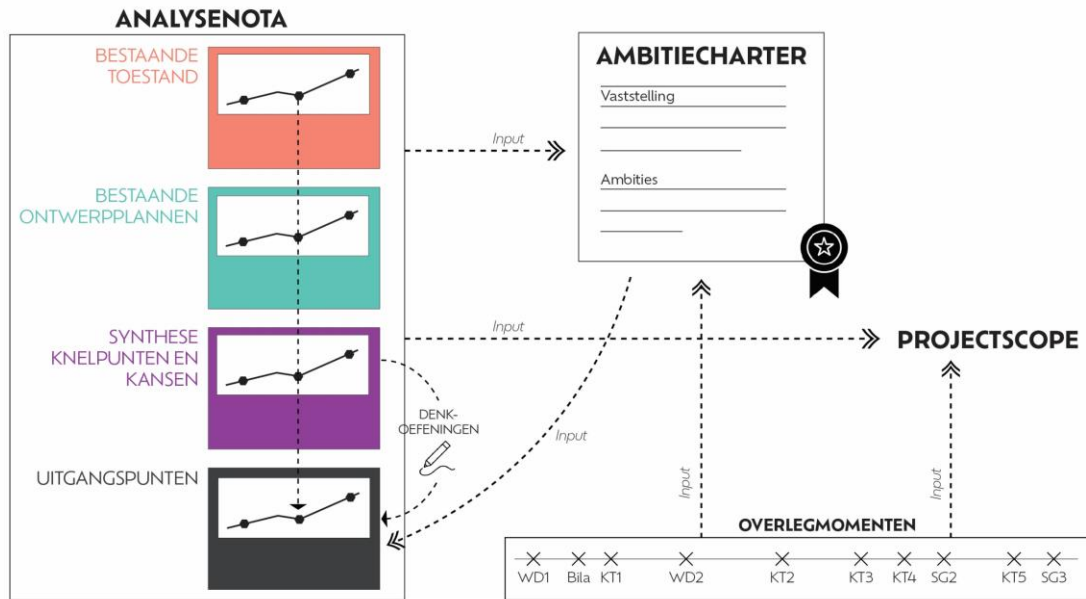
De analysefase gaat vooraf aan de ontwerpfase. In de analysefase worden de **scope** en afbakening van het project Gentspoort verder verfijnd. Deze analysefase bestaat uit 4 stappen:

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

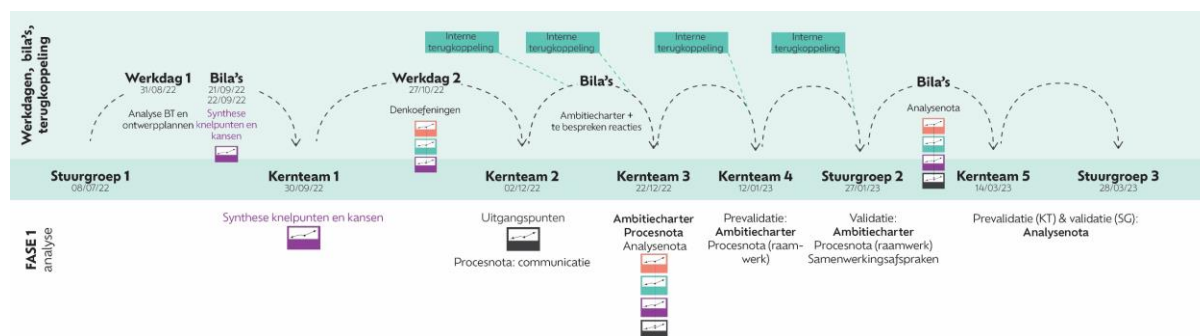
Tijdens de hele analysefase werden de **partners nauw betrokken bij het proces**. De input van de partners werd meegenomen in stap 1, 3 en 4. Stap 2 bevat enkel een weergave van de bestaande ontwerpplannen, zonder input van partners.

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 ontwerpcoëfeningen, 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 "Verkennd 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 m<sup>2</sup> 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.”<sup>1</sup> 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 (NO<sup>2</sup>) binnen het projectgebied aan de hand van kleurcodes weergegeven. De Europese norm voor stikstofdioxide is 40 µg/m<sup>3</sup> (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

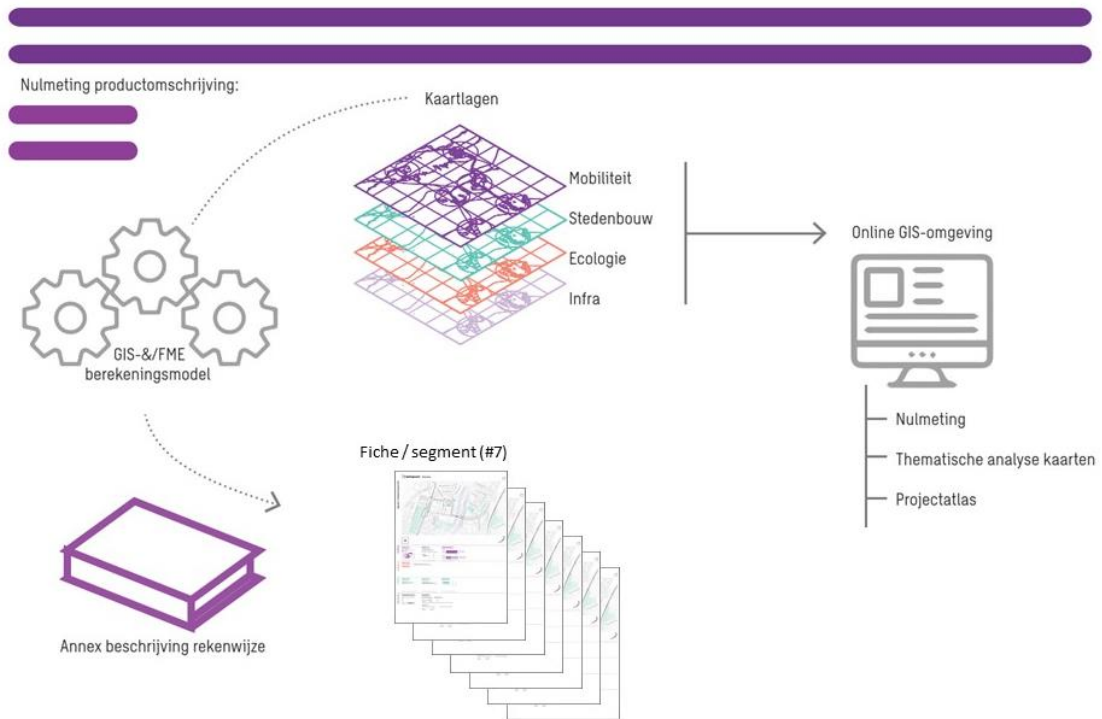
---

<sup>1</sup> “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.

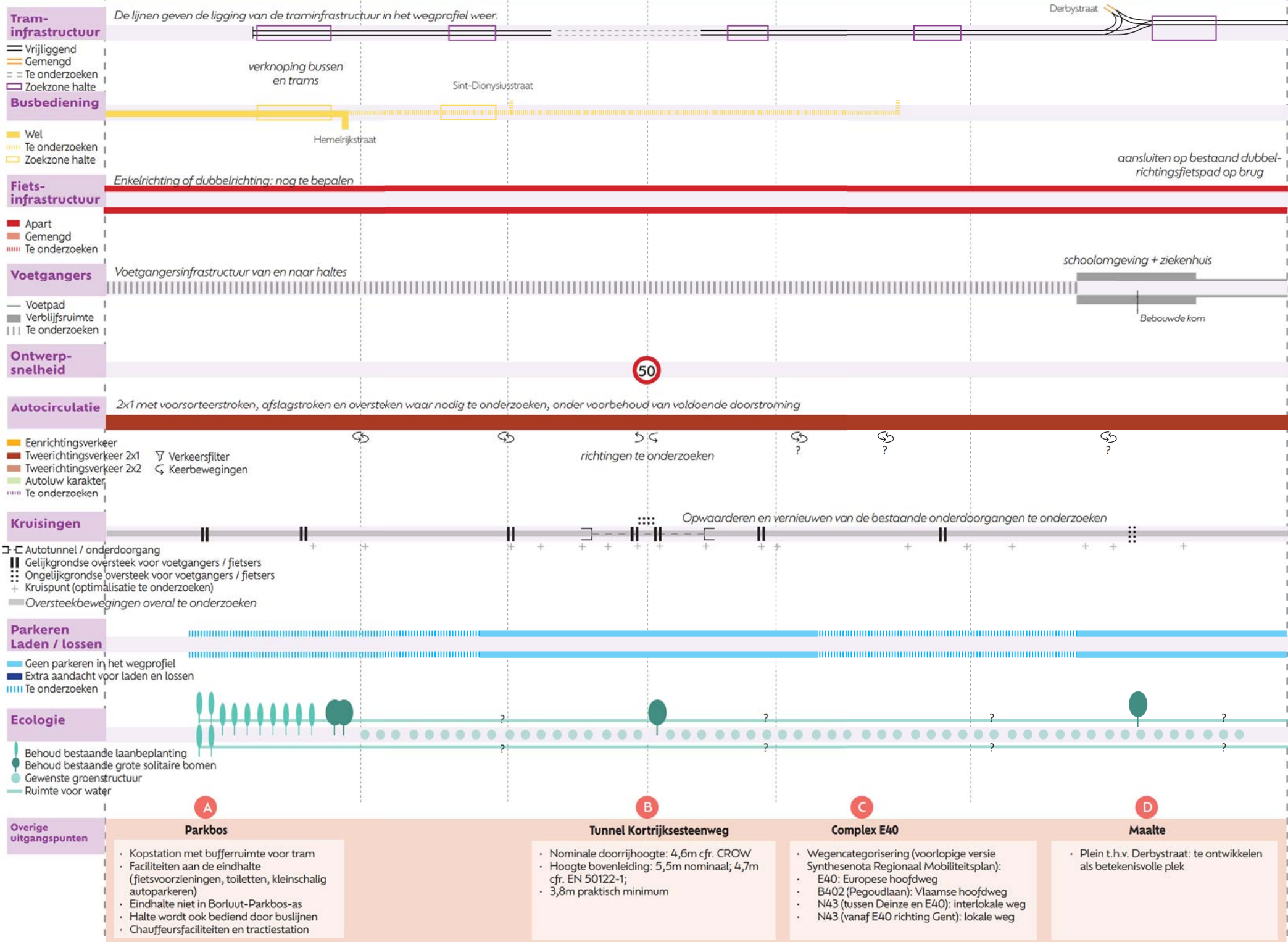
## **7. Kaartenbundel Luik 4 – Uitgangspunten**

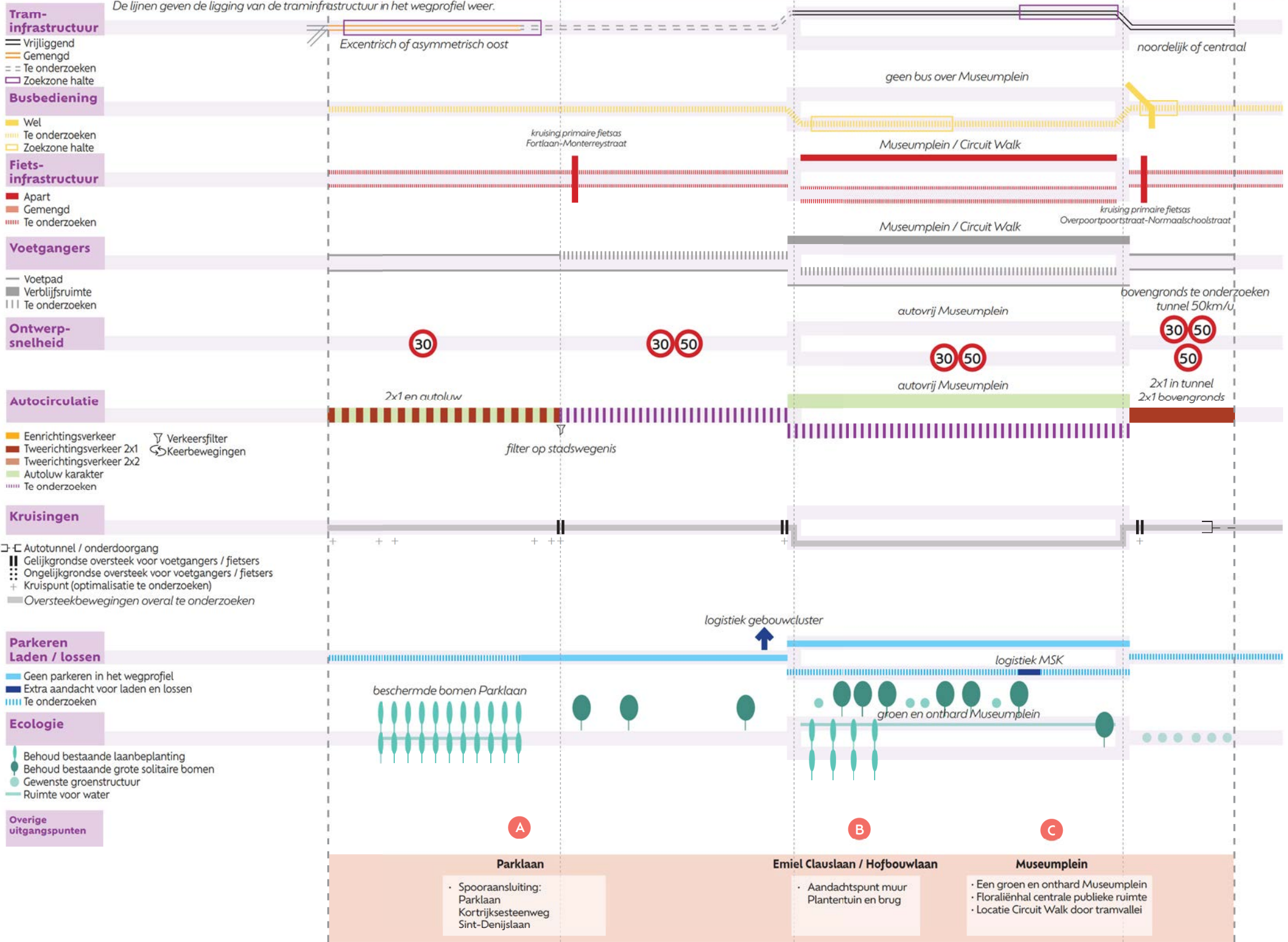
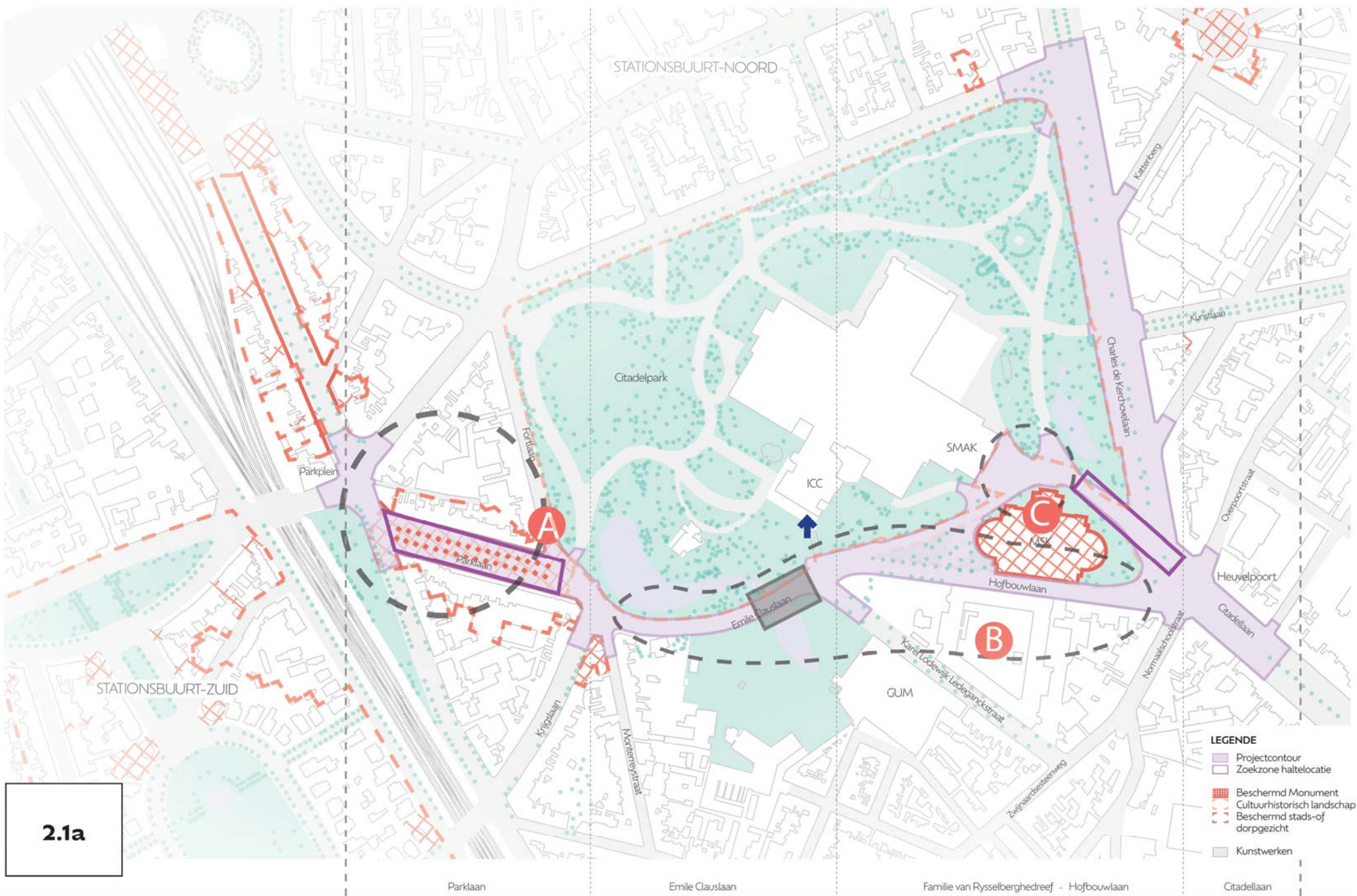


**LEGENDE**

- Projectcontour
- Zoekzone haltelocatie
- Beschermd Monument
- Cultuurhistorisch landschap
- Beschermd stads-of dorpsgezicht

1

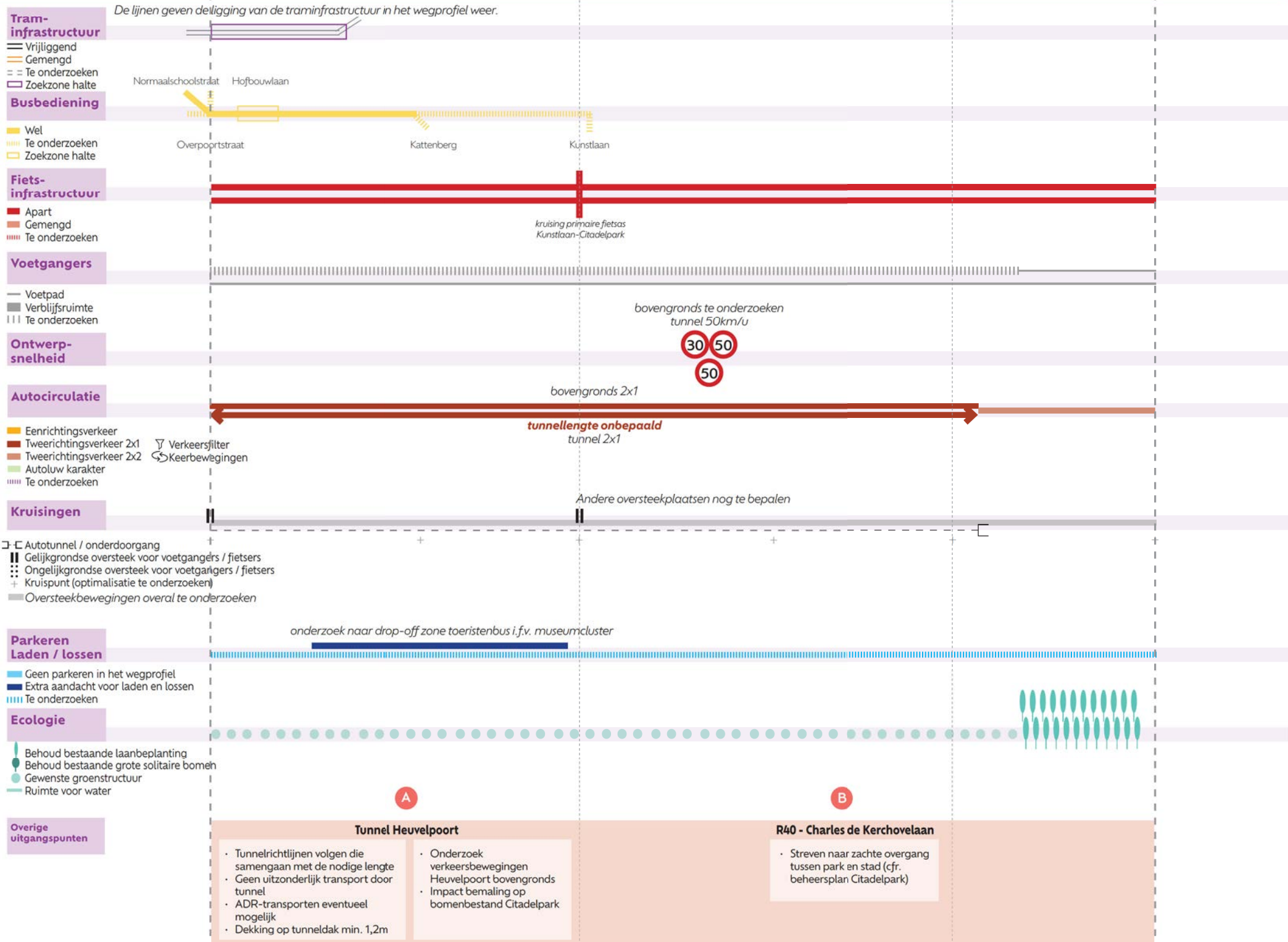


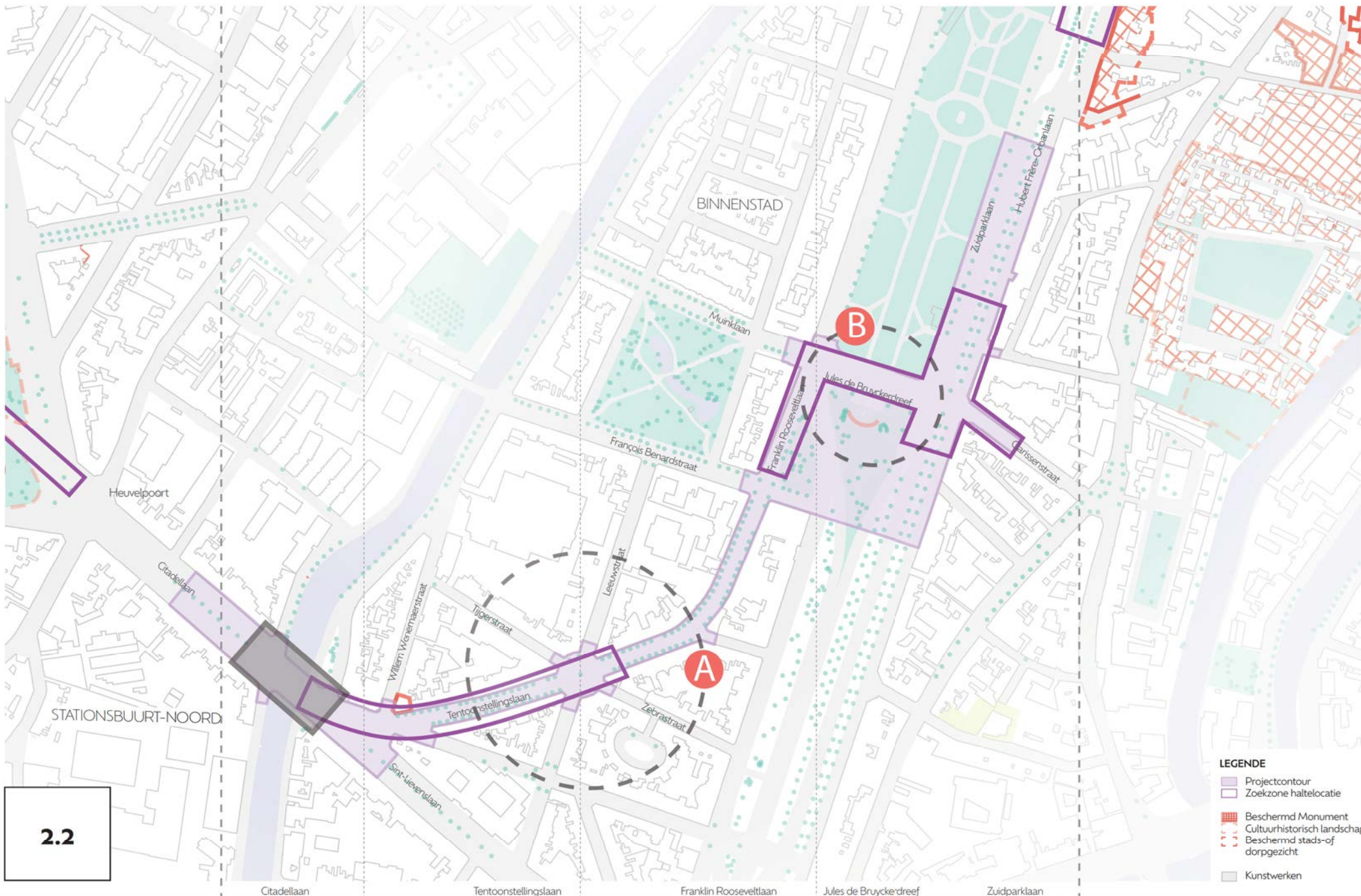




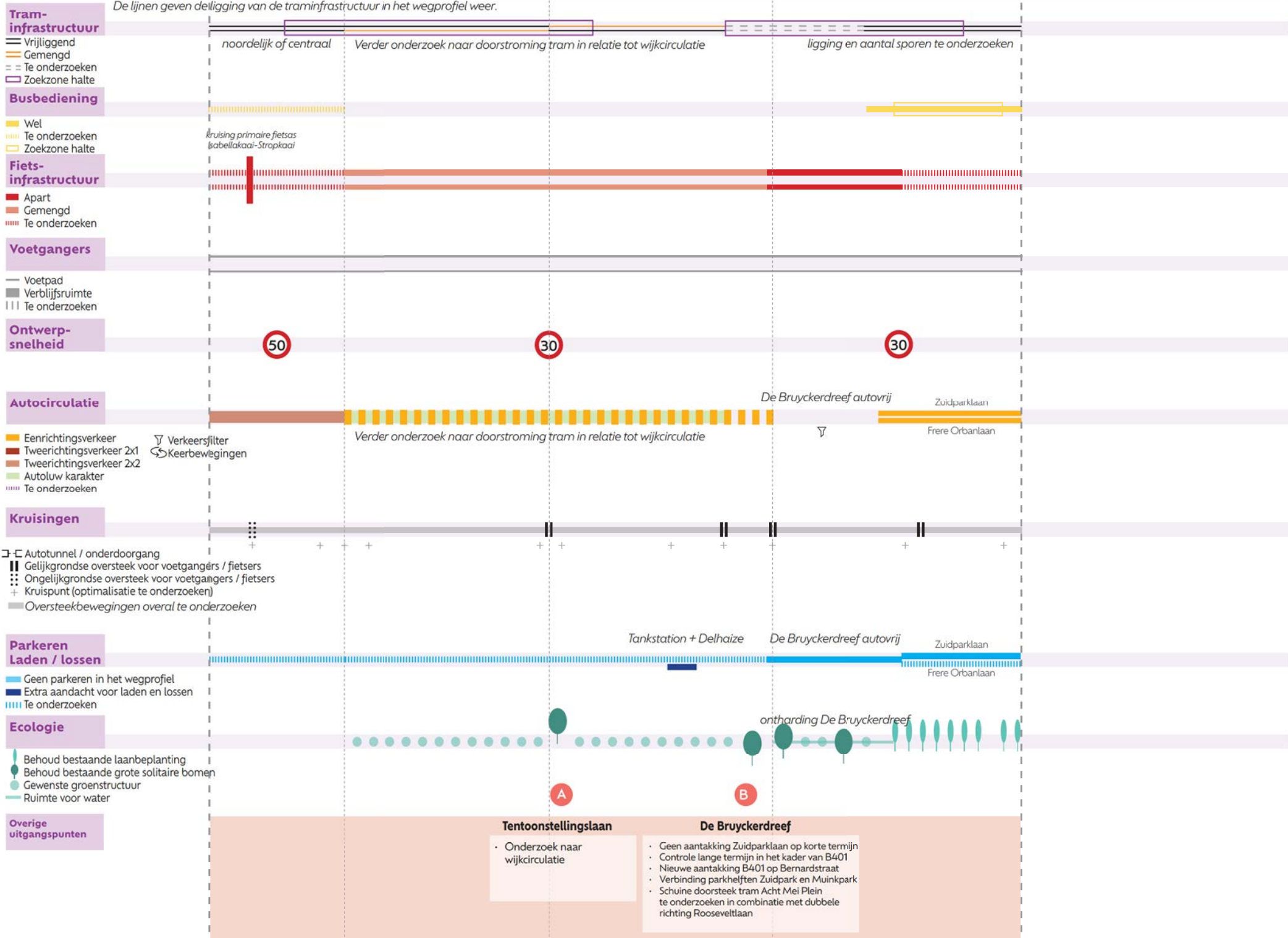
2.1b

**Uitgangspunten**

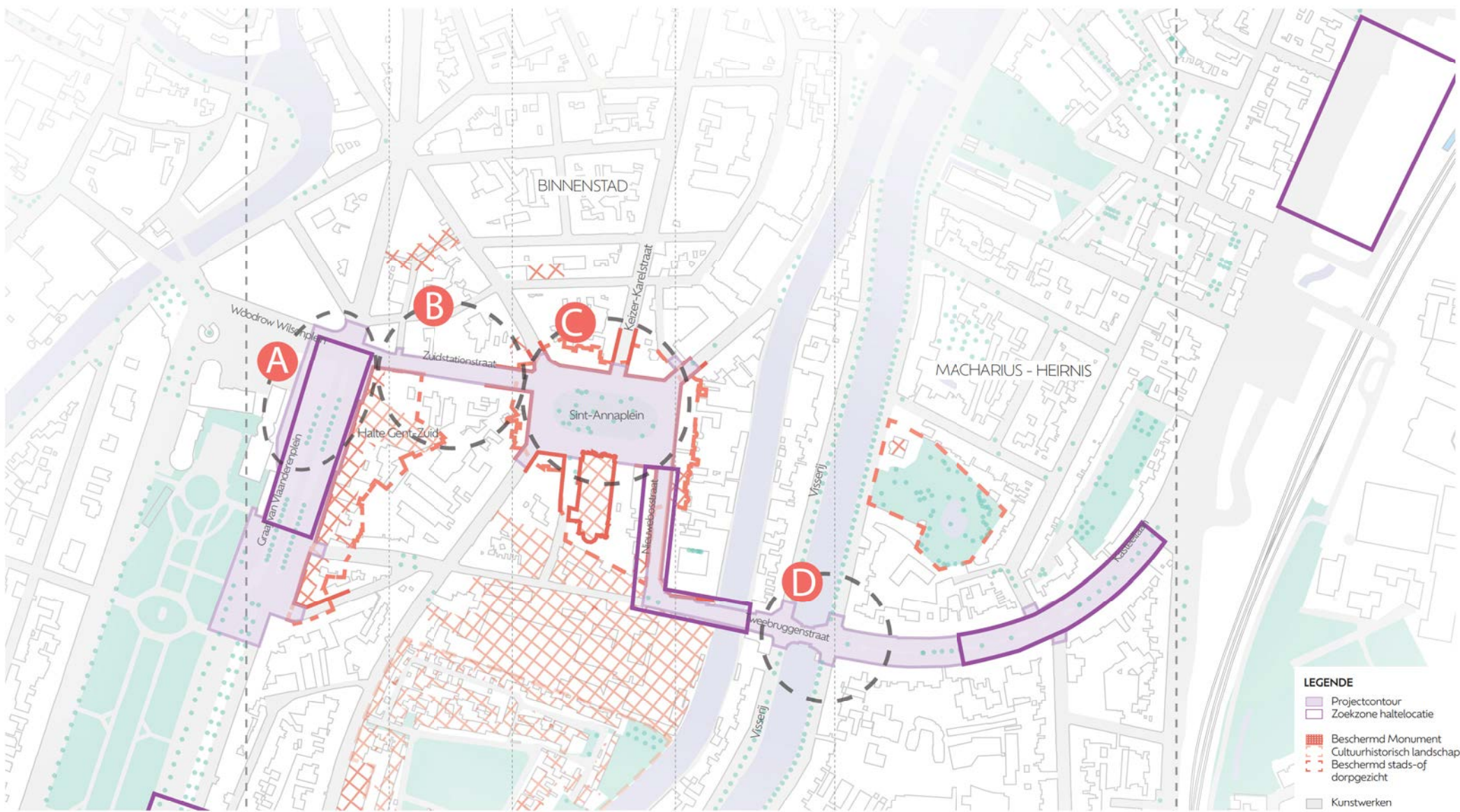




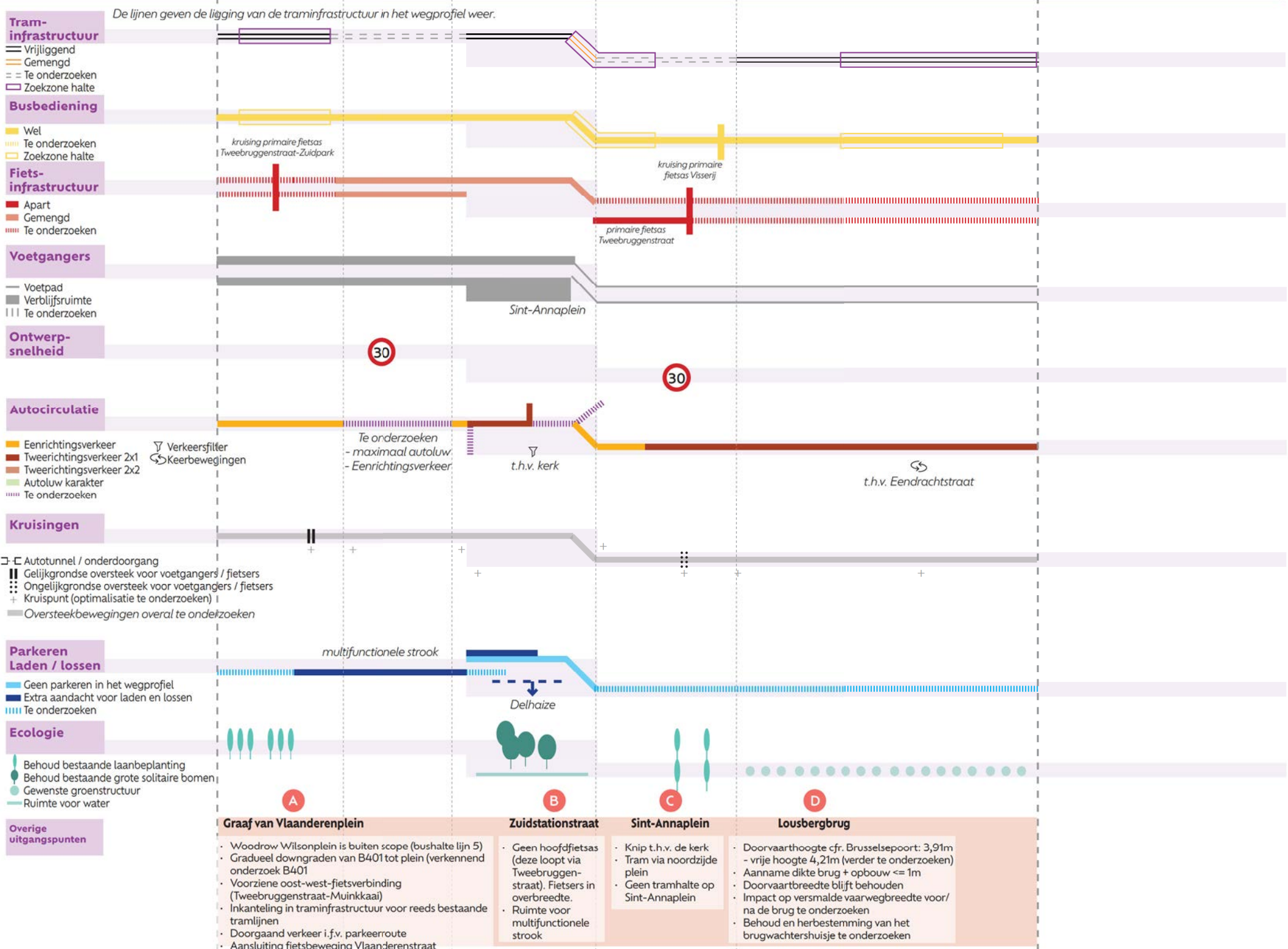
2.2



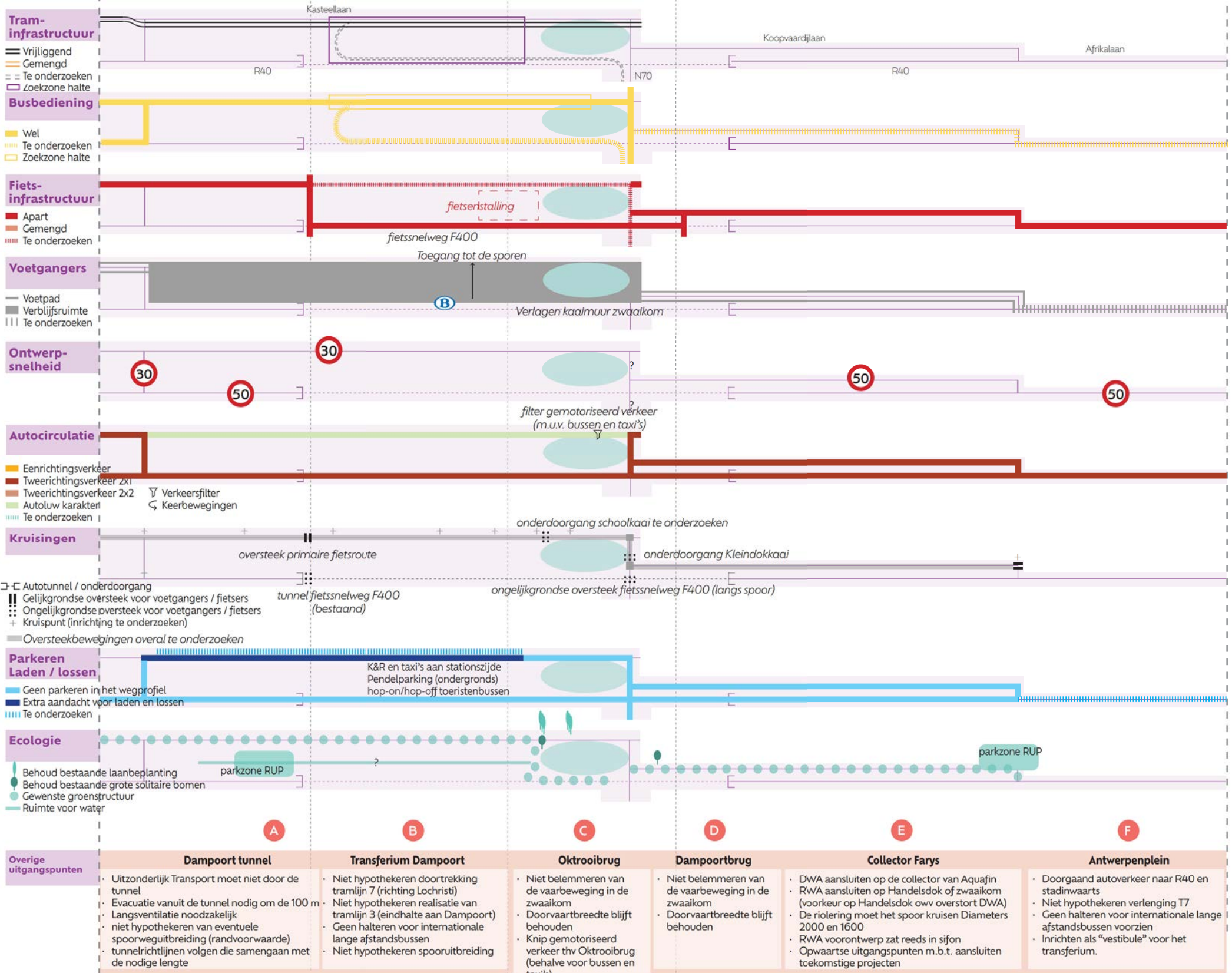
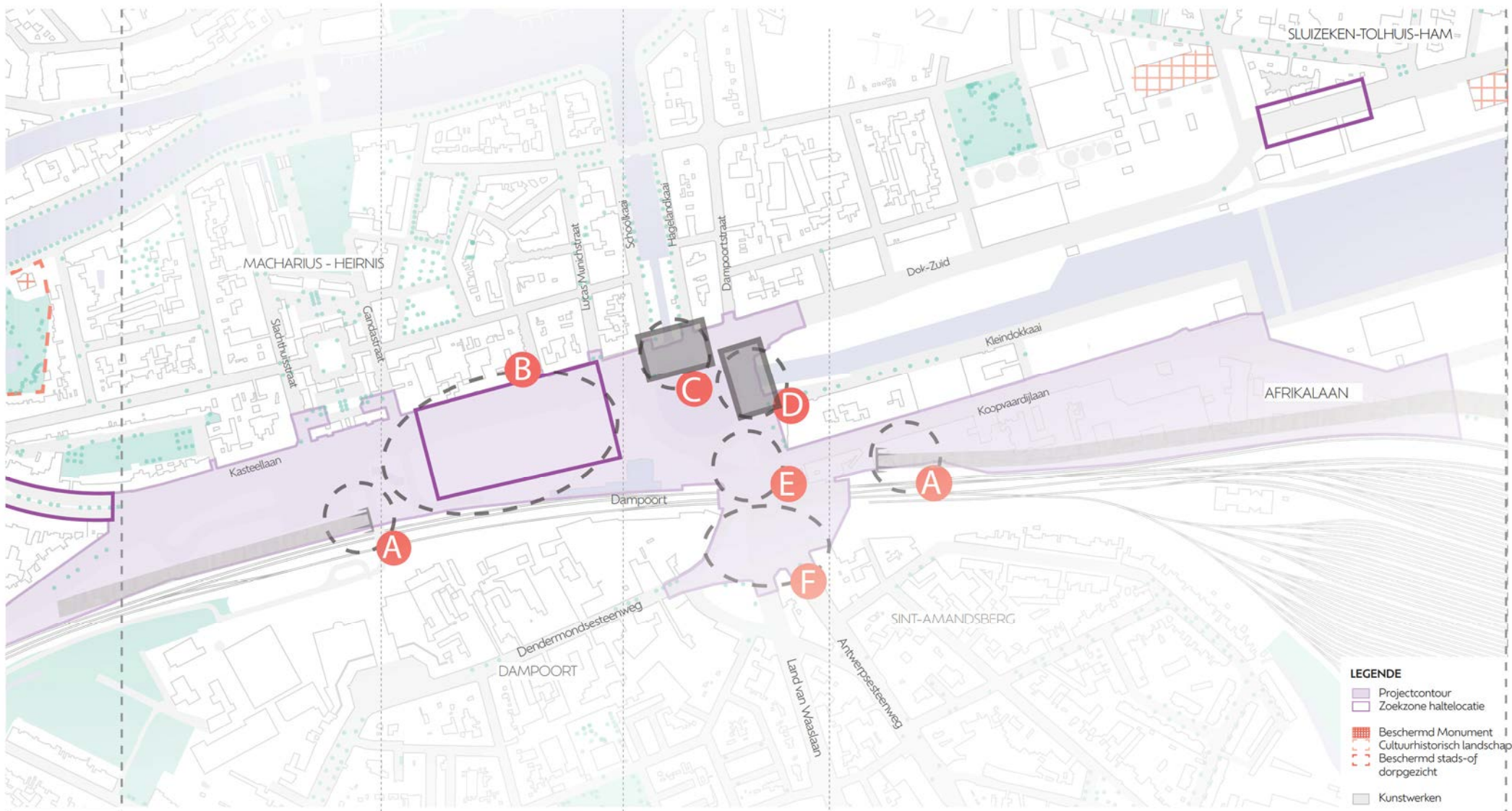


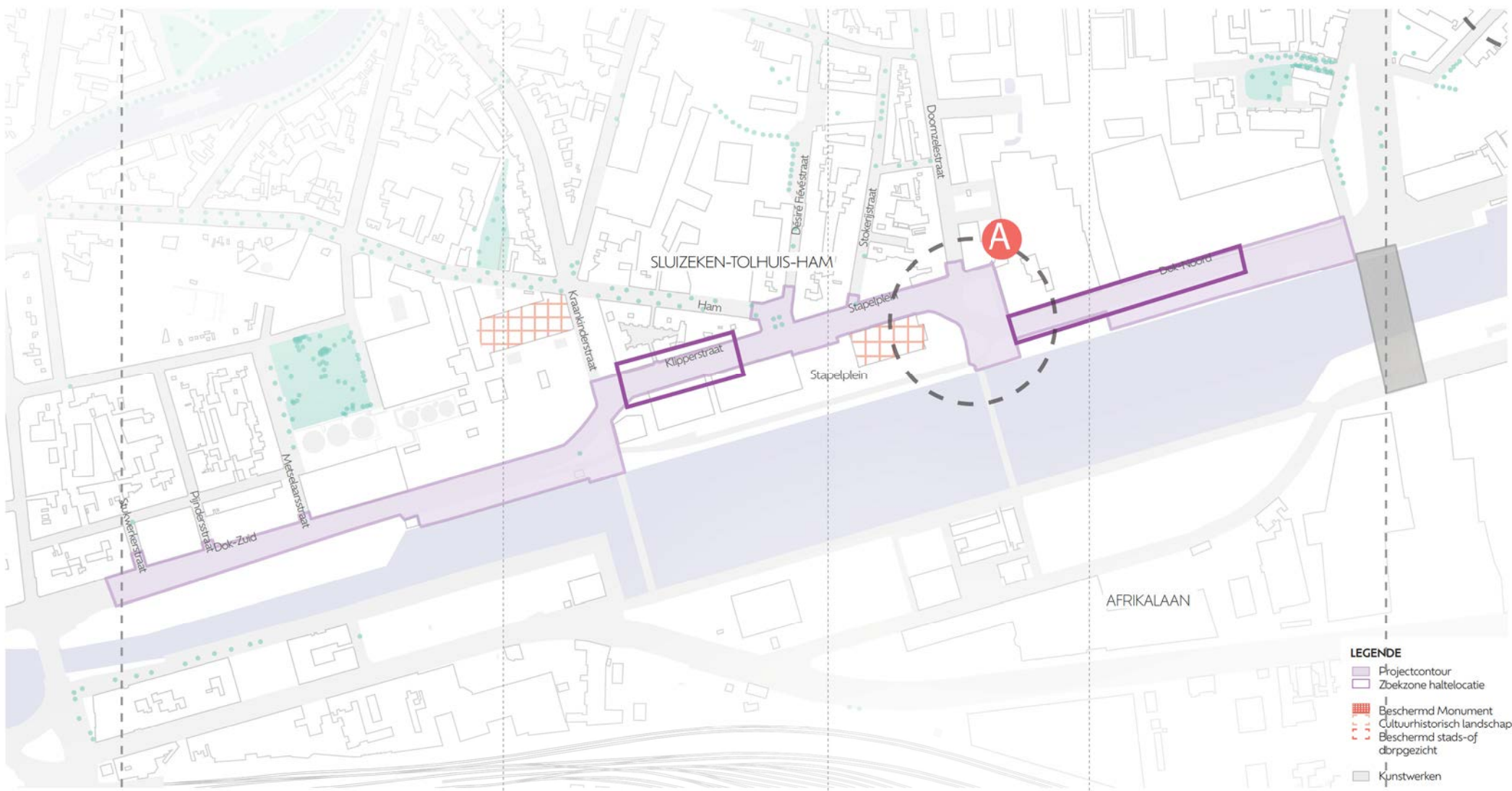


2.3

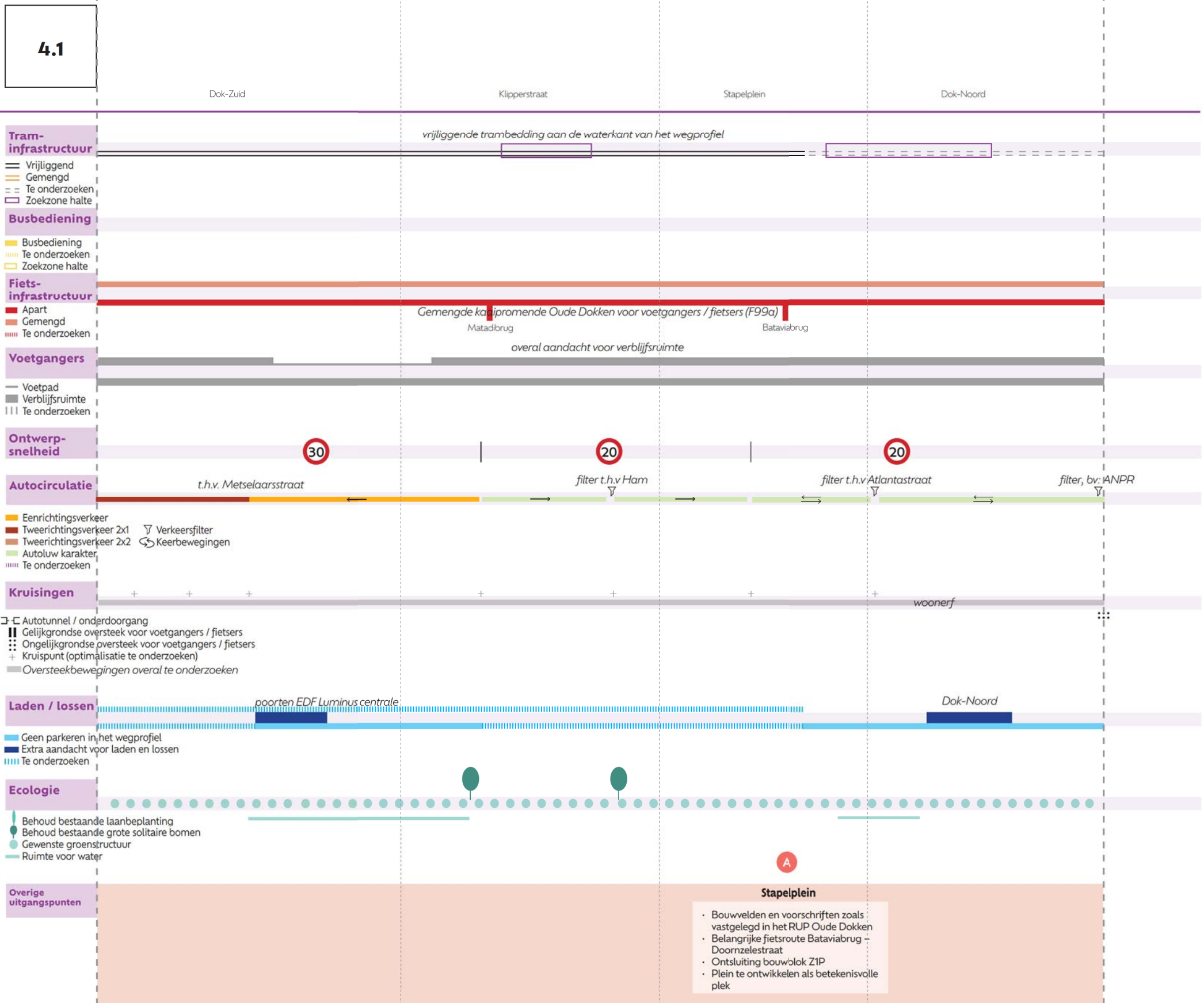


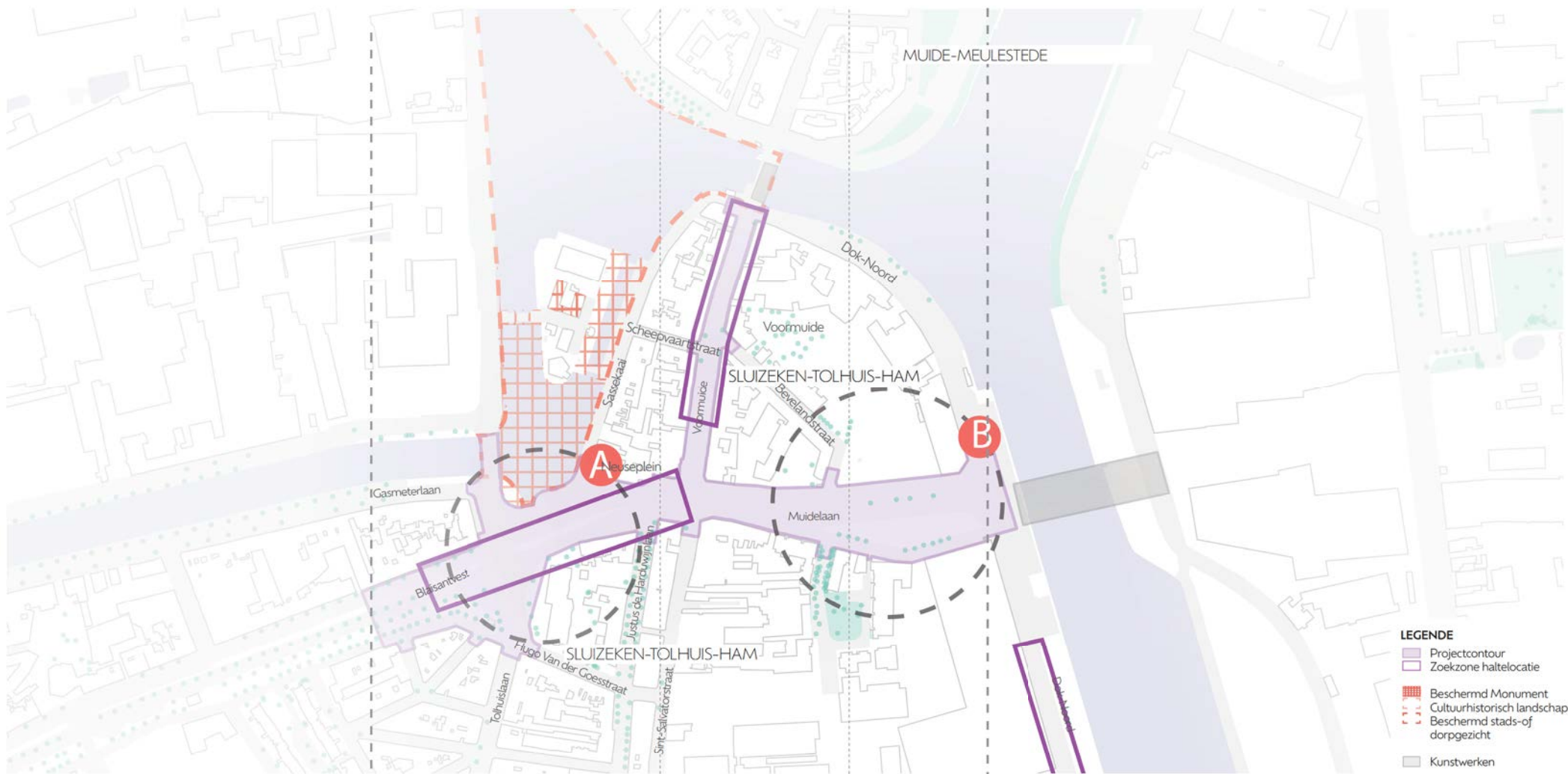
- Graaf van Vlaanderenplein**
  - Woodrow Wilsonplein is buiten scope (bushalte lijn 5)
  - Gradueel downgraden van B401 tot plein (verkennd onderzoek B401)
  - Voorziena oost-west-fietsverbinding (Tweebruggenstraat-Muinkkaai)
  - Inkanteling in traminfrastructuur voor reeds bestaande tramlijnen
  - Doorgaand verkeer i.f.v. parkeerroute
  - Aansluiting fietsbeweging Vlaanderenstraat
- Zuidstationstraat**
  - Geen hoofd fietsas (deze loopt via Tweebruggenstraat). Fietsers in overbreedte.
  - Ruimte voor multifunctionele strook
- Sint-Annaplein**
  - Knip t.h.v. de kerk
  - Tram via noordzijde plein
  - Geen tramhalte op Sint-Annaplein
- Lousbergbrug**
  - Doorvaarthoogte cfr. Brusselsepoort: 3,91m - vrije hoogte 4,21m (verder te onderzoeken)
  - Aanname dikte brug + opbouw <= 1m
  - Doorvaartbreedte blijft behouden
  - Impact op versmalde vaarwegbreedte voor/na de brug te onderzoeken
  - Behoud en herbestemming van het brugwachtershuisje te onderzoeken



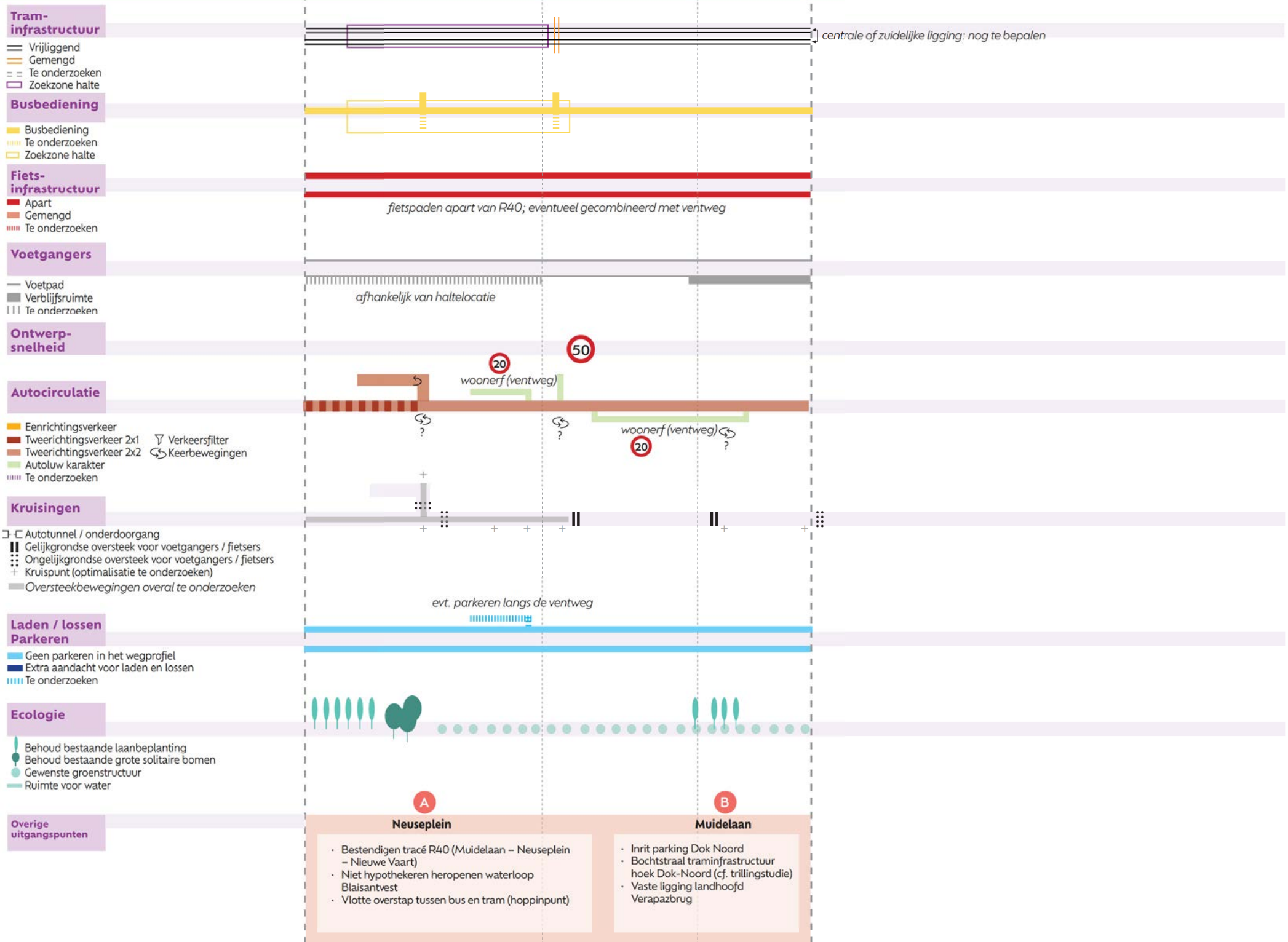


4.1





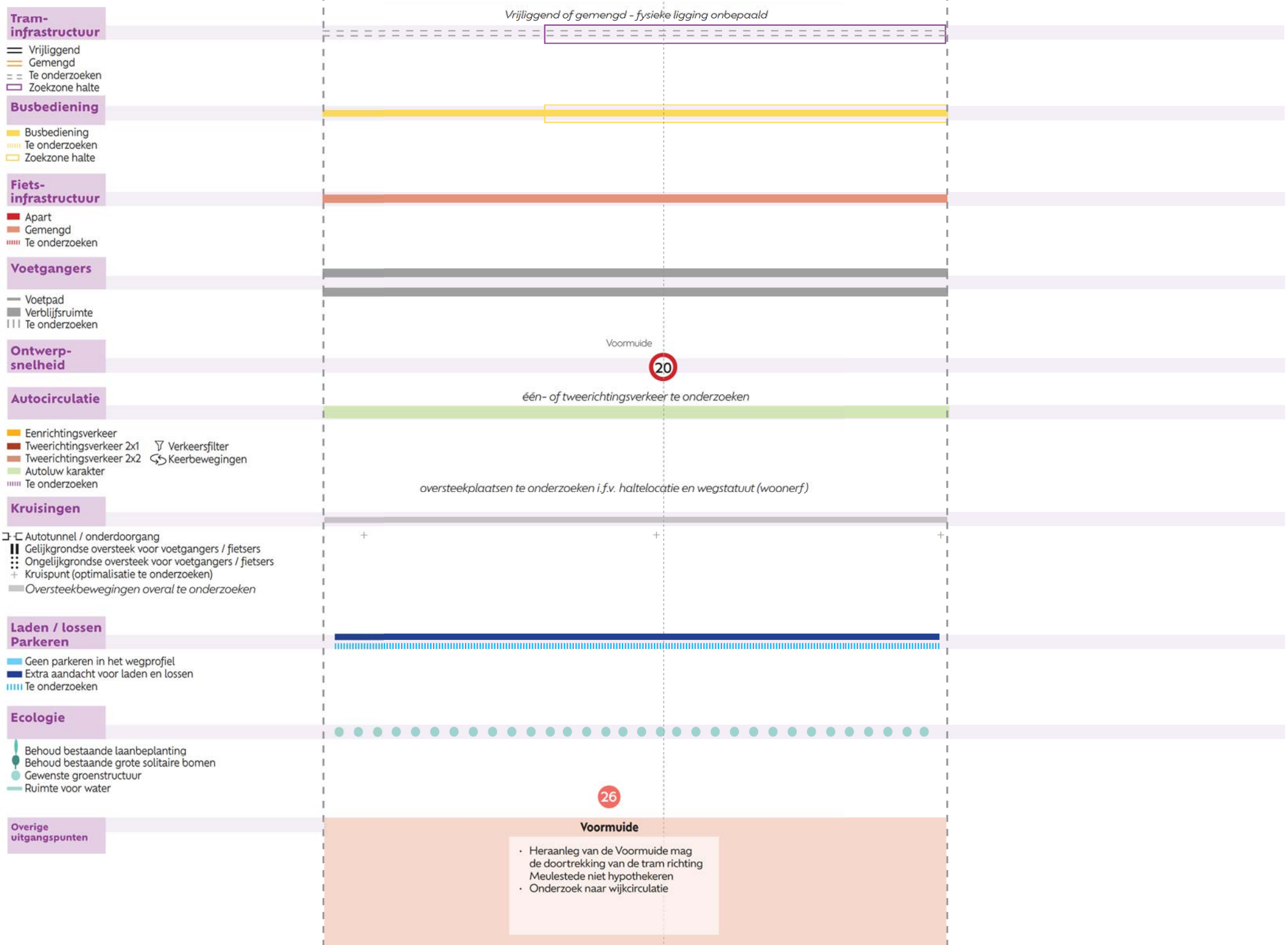
4.2a





- LEGENDE**
- Projectcontour
  - Zoekzone haltelocatie
  - Beschermd Monument
  - Cultuurhistorisch landschap
  - Beschermd stads-of dorpgezicht
  - Kunstwerken

4.2b



- Tram-infrastructuur**
- Vrijliggend
  - Gemengd
  - Te onderzoeken
  - Zoekzone halte
- Busbediening**
- Busbediening
  - Te onderzoeken
  - Zoekzone halte
- Fiets-infrastructuur**
- Apart
  - Gemengd
  - Te onderzoeken
- Voetgangers**
- Voetpad
  - Verblijfsruimte
  - Te onderzoeken
- Ontwerpsnelheid**
- Autocirculatie**
- Eenrichtingsverkeer
  - Tweerichtingsverkeer 2x1
  - Tweerichtingsverkeer 2x2
  - Autoluw karakter
  - Te onderzoeken
- Kruisingen**
- Autotunnel / onderdoorgang
  - Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
  - Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
  - Kruispunt (optimalisatie te onderzoeken)
  - Oversteekbewegingen overal te onderzoeken
- Laden / lossen**
- Parkeren**
- Geen parkeren in het wegprofiel
  - Extra aandacht voor laden en lossen
  - Te onderzoeken
- Ecologie**
- Behoud bestaande laanbeplanting
  - Behoud bestaande grote solitaire bomen
  - Gewenste groenstructuur
  - Ruimte voor water
- Overige uitgangspunten**