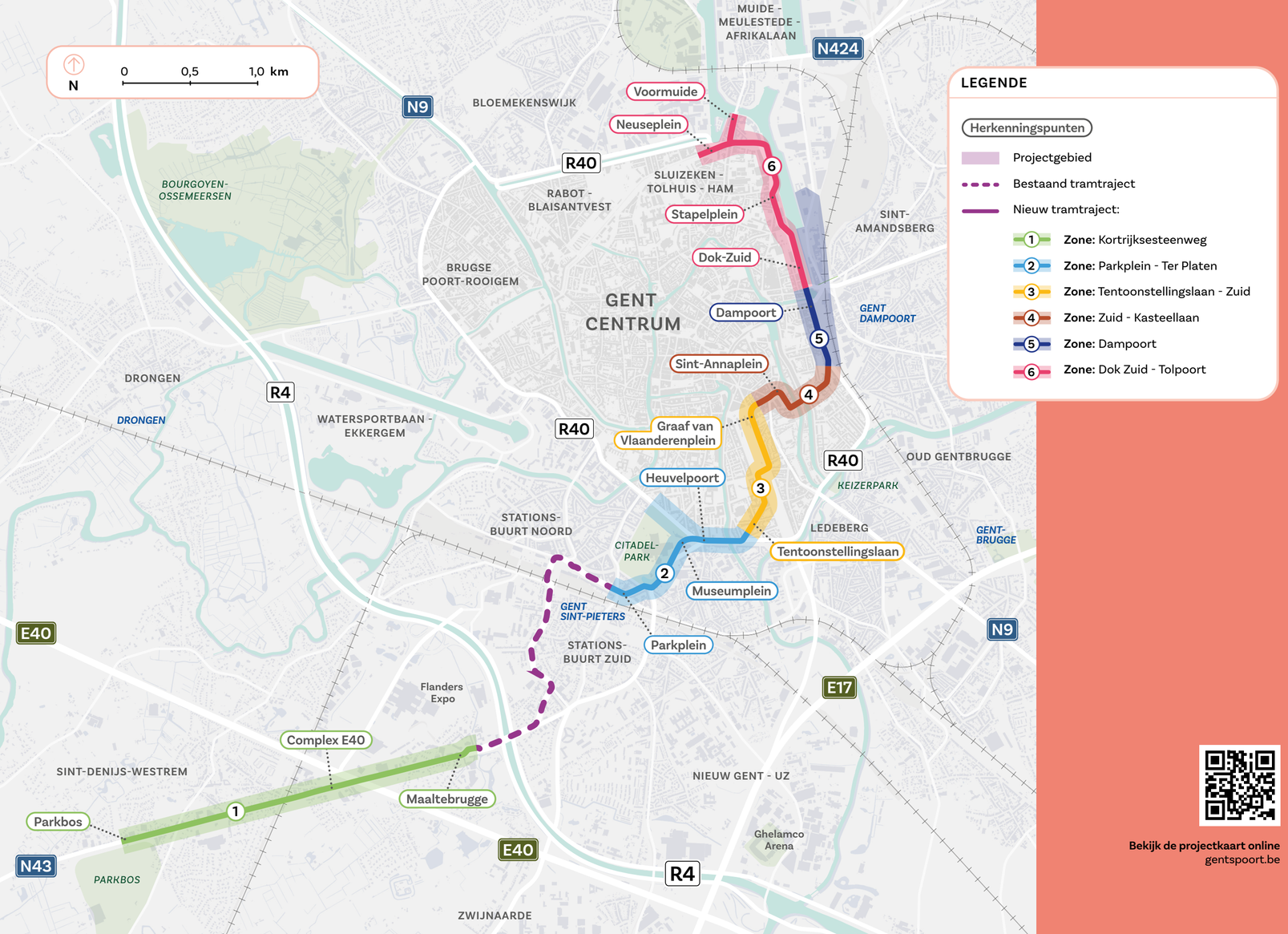
Gentspoort

#2

Analyse en uitgangspunten

ONTDEK GENTSPOORT
INZICHTEN PER ZONE
KANSEN EN KNELPUNTEN
UITGANGSPUNTEN



LEGENDE

- Herkenningspunten
- Projectgebied
- Bestaand tramtraject
- Nieuw tramtraject:
  - 1 **Zone:** Kortrijksesteenweg
  - 2 **Zone:** Parkplein - Ter Platen
  - 3 **Zone:** Tentoonstellingslaan - Zuid
  - 4 **Zone:** Zuid - Kasteellaan
  - 5 **Zone:** Dampoort
  - 6 **Zone:** Dok Zuid - Tolpoort

Bekijk de projectkaart online
gentspoort.be

Klap **de projectkaart** **hier open!**

Dit lees je in boekdeel 2

In dit deel kijken we naar de zes zones uit het projectgebied van Gentspoort. Bij elke zone zoomen we in op concrete inzichten, kansen en knelpunten en uitgangspunten die we vergaarden in de eerste fase van de studie, namelijk de analysefase. Zo krijg je een goed beeld van waar we naartoe willen in elke zone. Dit wordt de basis van het ontwerpend onderzoek dat in de volgende fase van start gaat.

Dit boekdeel is ook het tweede deel van de synthesenota, de samenvatting van alle input uit de analysefase.
In boekdeel 1 lees je meer over de aanpak van Gentspoort, de ambities en waar we met het project naartoe willen.

Boekdeel #1
Ambities

Boekdeel #2
Analyse en uitgangspunten

Boekdeel #3
Participatie

uid

art online
spoort.be

Gentspoort

vertrammen, vernieuwen, verbinden

#2

Analyse en uitgangspunten

ONTDEK GENTSPOORT
INZICHTEN PER ZONE
KANSEN EN KNELPUNTEN
UITGANGSPUNTEN



Wouter Casteels
Algemeen Manager
De Werkvennootschap

“Achter de schermen gebeurde er al heel wat studiewerk.”

Beste lezer,

Een nieuwe naam, nieuw logo,
een projectvideo en een nieuwe website.
Voor het brede publiek lijkt het of Gentspoort
nog maar net uit de startblokken schiet. Maar
dat betekent niet dat we nog nergens staan.
Integendeel: achter de schermen is er al heel
veel gebeurd.

Met De Werkvennootschap werken we nu
volop aan het project Gentspoort.
Het afgelopen jaar legden we samen met
het studiebureau en de partners veel
kilometers af. We namen de studies en
plannen uit het verleden grondig onder
de loep. Met partners hebben we overlegd over
onder andere ambities en uitgangspunten.
Zo staat iedereen op dezelfde lijn.

Het resultaat van al dat studiewerk lees
je in dit boekdeel. We zoomen in op
de zes zones uit het projectgebied.
Voor elke zone ontdek je onze inzichten;
de kansen en knelpunten en
de uitgangspunten. Die worden
het vertrekpunt voor het ontwerpend
onderzoek dat later dit jaar van start gaat.
Het echte tekenwerk moet nog beginnen,
maar we kunnen vertrekken van
een stevige basis.

Veel leesplezier!

Wouter Casteels
Algemeen manager
De Werkvennootschap

Inhoud



1. **Ontdek Gentspoort** 8

De aanpak van Gentspoort 10

Aanpak 12
De stappen van Gentspoort 14
Wat is er al gebeurd 15
Samenwerken en betrekken 16

2. **Inzichten per zone** 18

Inleiding 20

Waar zitten we nu? 22
Van ambitie tot uitgangspunt 26

Zes zones 28

Zone 1: Kortrijksesteenweg 30
Zone 2: Parkplein – Ter Platen 36
Zone 3: Tentoonstellingslaan – Zuid 42
Zone 4: Zuid – Kasteellaan 48
Zone 5: Dampoort 54
Zone 6: Dok Zuid – Tolpoort 60

3. **Kansen en knelpunten** 66

Kaartmateriaal 68

4. **Uitgangspunten** 84

Kaartmateriaal 86



1. Ontdek Gentspoort

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 geven alle stakeholders de kans om mee te werken. Eerst zetten we de ambities van het projectteam en onze partners op papier. Daarna onderzoeken we welke oplossingen mogelijk zijn. Zo komen we samen tot een oplossing waar het merendeel van de stakeholders zich in kan vinden.

Geïntegreerd en voor iedereen

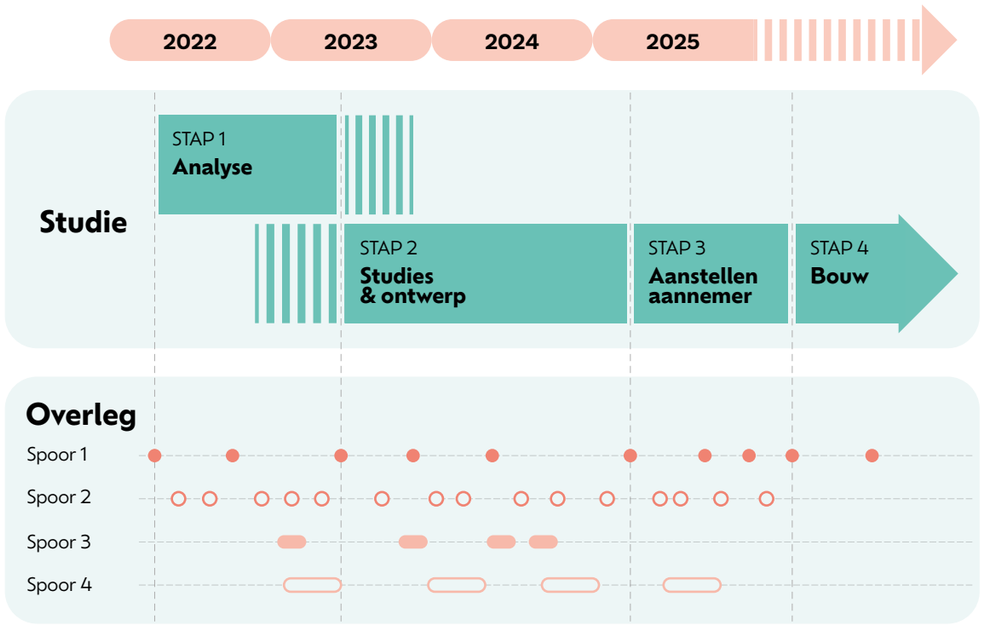
We bekijken Gentspoort niet alleen met een mobiliteitsbril. We nemen alle perspectieven mee: van verblijfskwaliteit, groen en techniek tot budget, uitvoering en meer. We streven ernaar om van Gentspoort een project te maken met zoveel mogelijk meerwaarde voor wie in het projectgebied woont, werkt of 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.

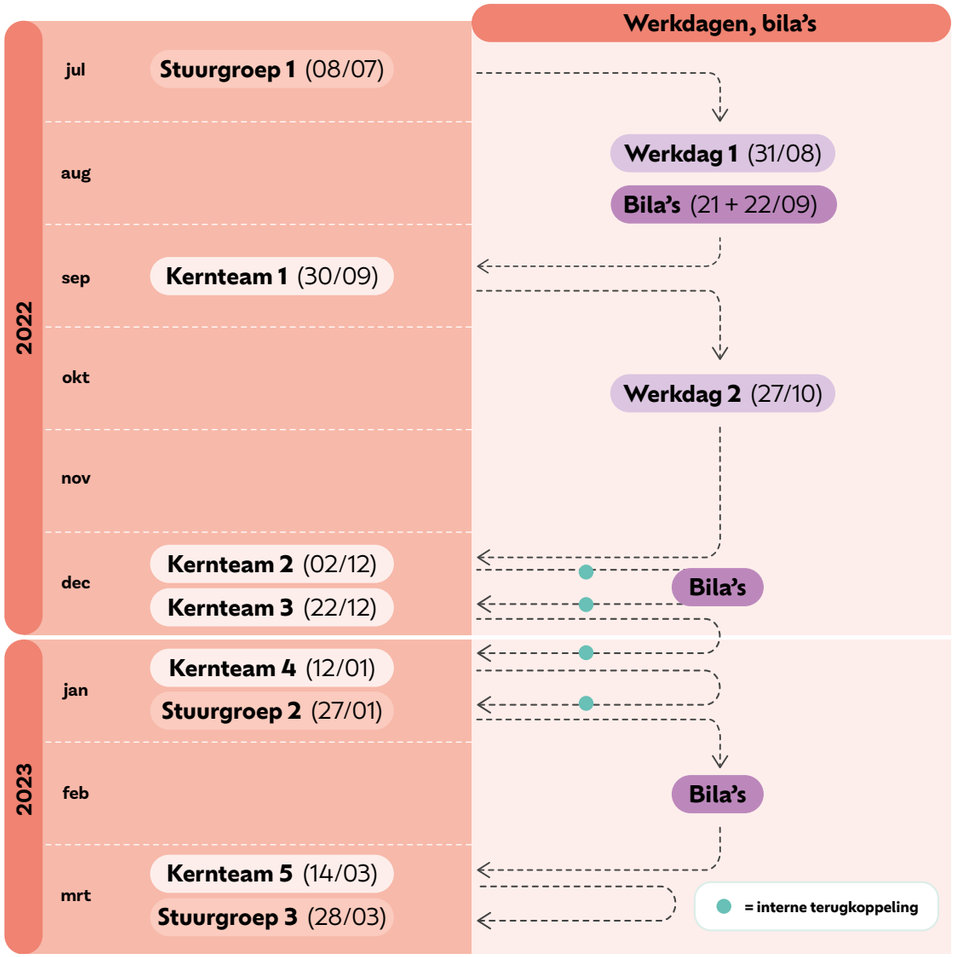
De stappen van Gentspoort

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



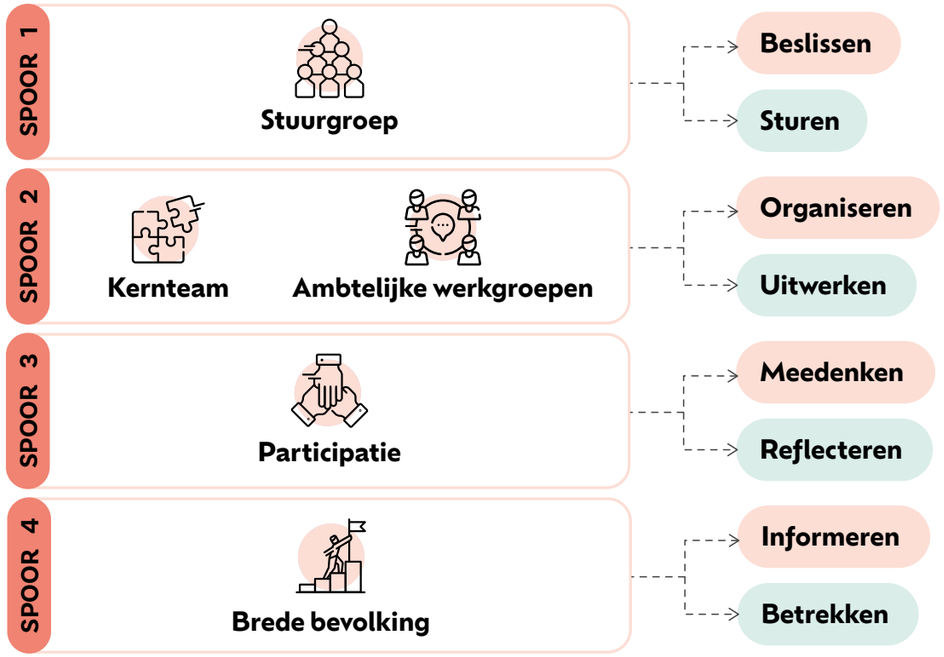
Wat is er al gebeurd

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.



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, ...), experten vanuit enkele adviesraden van de stad (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, zoals bewoners, ondernemers en Gentgebruikers.

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.



2. Inzichten per zone

Inzichten per zone

Inleiding

Waar zitten we nu?

In de eerste helft van 2023 werd de analyse, de eerste stap van Gentspoort, afgerond. In die stap verfijnden we de scope en afbakening van Gentspoort. Bewoners kunnen in de volgende stap door middel van participatiemomenten nog input geven op de bevindingen uit de analyse. De reacties die we krijgen op die participatiemomenten worden gecapteerd in boekdeel 3 en meegenomen in het ontwerpend onderzoek. Nu staan we aan het begin van de ontwerpfase, de tweede stap van het project.

De analyse bestond uit 4 luiken:

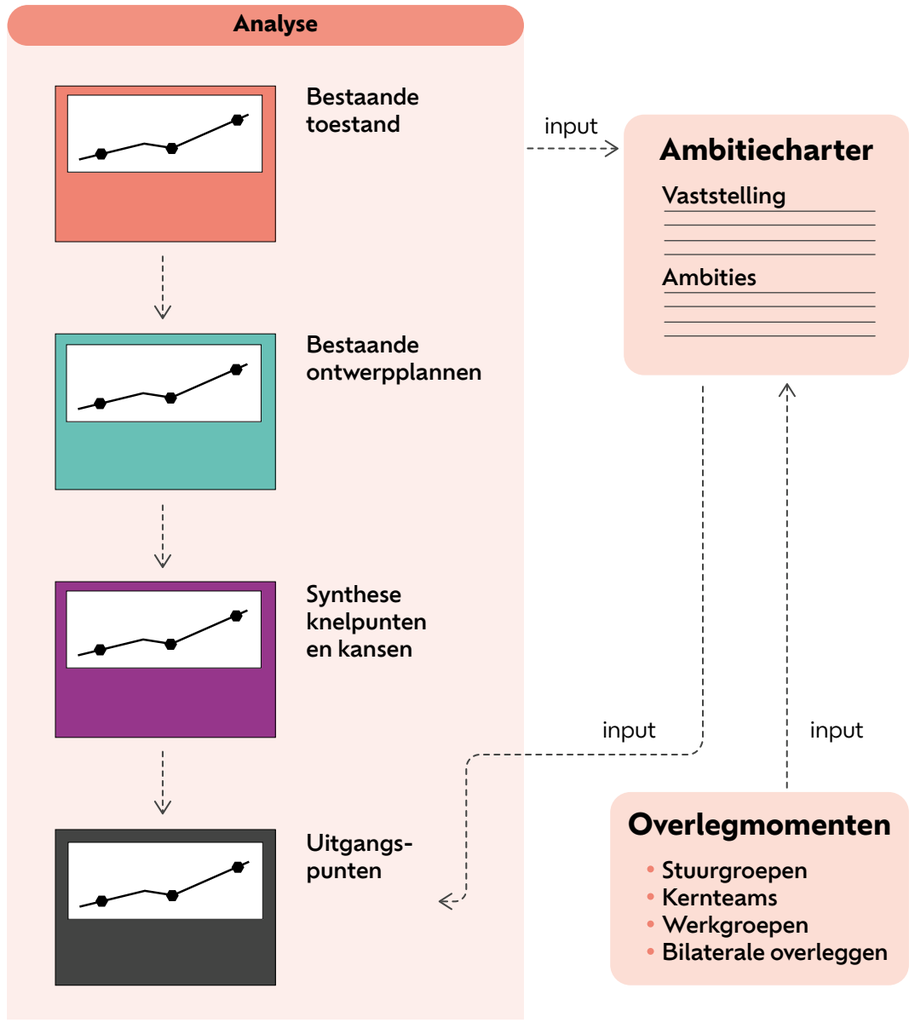
1. Analyse van de bestaande toestand
2. Inventaris van de bestaande ontwerpplannen
3. Synthese van de knelpunten en kansen
4. Vertaling naar uitgangspunten

Tijdens de analyse hebben we alle **partners nauw betrokken bij het project**.
In luik 1, 3 en 4 namen we alle input van de partners mee. Luik 2 is een weergave van alle ontwerpplannen uit het verleden.

Het vierluik

De analyse is samengebracht in vier luiken, een voor elke stap. Elk luik van het vierluik bevat een bundel aan kaarten met heel wat informatie.

Het vierluik kan je raadplegen op gentspoort.be/project/documenten





Link met het ambitiecharter

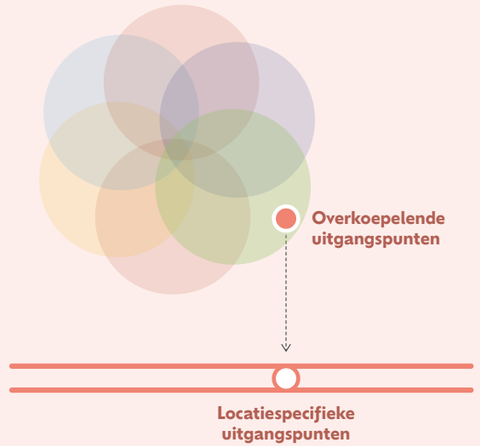
In het vierluik komen de visies en belangen van de partners samen. Voor het vertalen van die visies en belangen van alle partners hebben we een kader nodig dat alle partners onderschrijven. Dit kader is het ambitiecharter en **is terug te vinden in boekdeel 1**.

Van ambitie tot uitgangspunt

6 ambities



Uitgangspunten



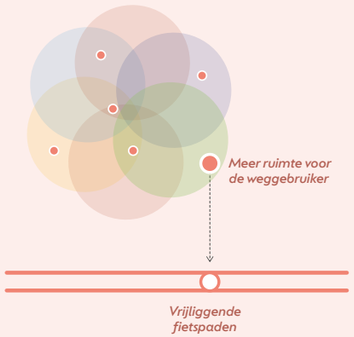
De ambities uit het charter zijn **brede, algemene doelen**, zoals een ‘dynamische stad’ of een ‘stad van morgen’. Dat is waar we naartoe willen. Maar hoe maken we die ambities waar? Dat vertellen de uitgangspunten.

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 project-gebied**. ‘Vrijliggende fietspaden’ is een locatiespecifiek uitgangspunt. Het is de concrete invulling van het overkoepelende 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.

Voorbeeld ambities en invulling



Wat zie je op de volgende pagina’s?

De volgende bladzijden geven een overzicht van de **belangrijkste inzichten uit de analyse** per zone. Deze inzichten zijn zowel kansen en knelpunten als locatiespecifieke uitgangspunten.

Op de kaarten van elke zone is het projectgebied aangeduid. Dit is het gebied waarin de werken in opdracht van De Werkvennootschap uitgevoerd zullen worden. Dit betekent echter niet dat we het volledige aangeduide gebied opnieuw gaan ontwerpen en heraanleggen. Het projectgebied kan steeds bijgesteld worden naar aanleiding van voortschrijdend inzicht. In hoofdstuk 4 ‘Uitgangspunten’ wordt in het paars op de kaart de meer gedetailleerdere grens van het project, namelijk de projectcontour, weergegeven.

Inzichten per zone

Zes zones

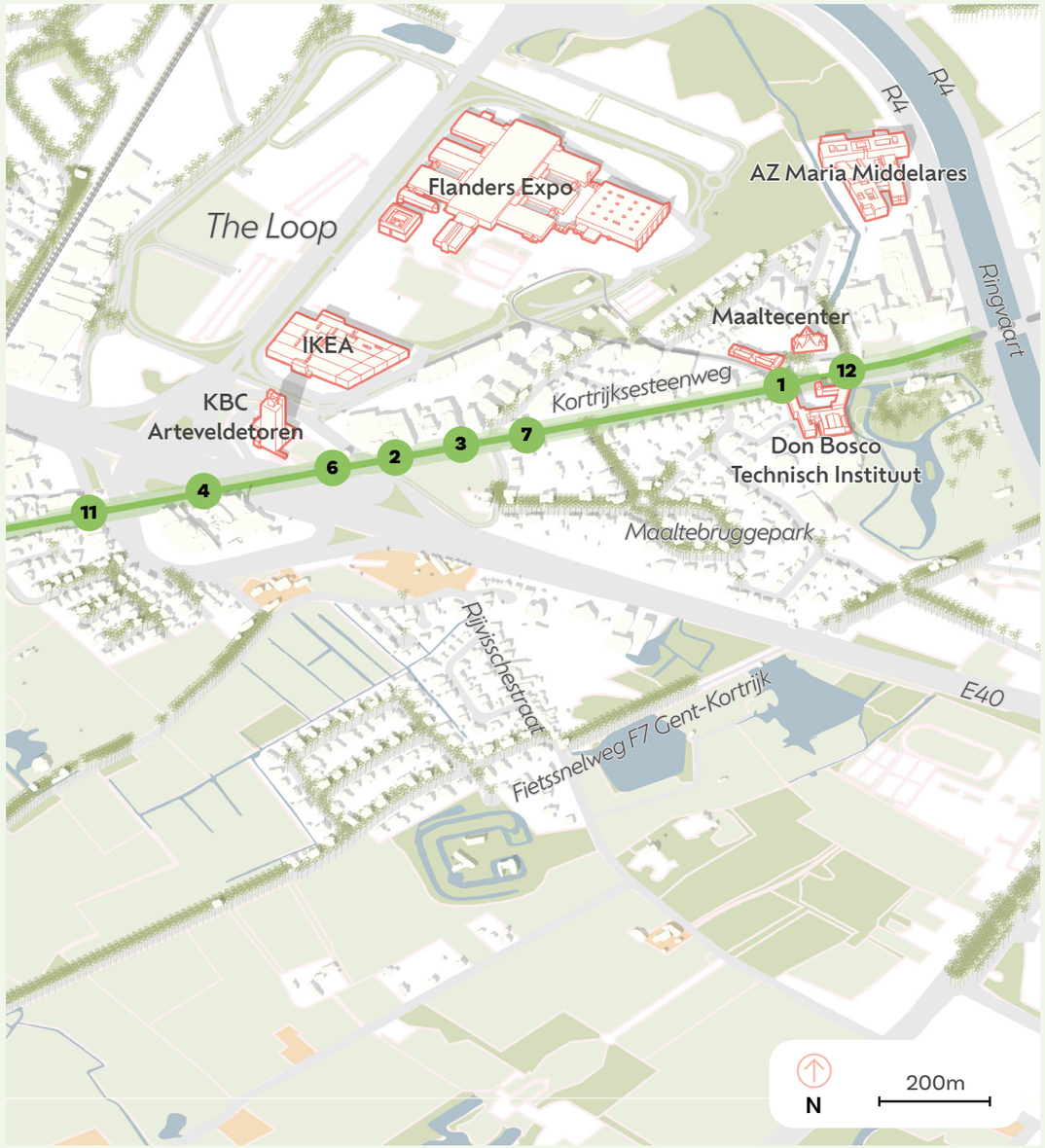
Zone 1:
Kortrijksesteenweg



De eerste zone van Gentspoort begint aan de ingang van het Parkbos in Sint-Denijs-Westrem, waar de eindhalte van de tramlijn komt. De tram rijdt op nieuwe tramsporen richting Gent en sluit ter hoogte van Maaltebrugge aan op de bestaande tramsporen. De tram zal dus een belangrijke plaats innemen op de steenweg. De Kortrijksesteenweg blijft in de toekomst een belangrijke verkeersader voor het verkeer van en naar Gent, de R4 en de E40. Naast auto's en trams zullen ook voetgangers, fietsers, bussen en vrachtwagens een plaats krijgen op de Kortrijksesteenweg. Dit wil zeggen dat er zorgvuldig moet worden omgegaan met de beschikbare ruimte.

Nieuw tramtraject

1 Aanduiding inzichten (zie volgende pagina's)



Vrije bedding voor de tram

De nieuwe tramlijn loopt in de toekomst van Parkbos naar station Gent-Sint-Pieters en het centrum. Op de Kortrijksesteenweg rijden de trams over een vrije bedding. De tram rijdt stipt, efficiënt en betrouwbaar.

1



Veilig oversteken met de fiets en te voet

Op de Kortrijksesteenweg ontstaan vaak gevaarlijke situaties met overstekende fietsers en voetgangers. Met een tram wordt het nog belangrijker om oversteekbewegingen te concentreren op specifieke punten, waar fietsers en voetgangers veilig zullen kunnen oversteken.

2



Comfortabel en veilig fietsen

De fietspaden langs de Kortrijksesteenweg zijn vandaag smal en liggen naast de rijweg. We maken werk van veilige en comfortabele fietspaden aan elke kant van de weg. We houden ook rekening met de bereikbaarheid van de omliggende woonwijken met de fiets.

3



Groen in het straatbeeld

Grote delen van de Kortrijksesteenweg kennen veel verharding en weinig groen. De infrastructuur voor fietsers, tram en auto's zal al heel wat ruimte vragen. We onderzoeken waar mogelijkheden zijn om groen aan te planten.

4



5



Ruimte voor water

Infiltratie en buffering van regenwater is een aandachtspunt in heel het projectgebied. Langs de Kortrijksesteenweg liggen vandaag al grachten. We onderzoeken waar we de bestaande grachten kunnen behouden. Met grachten, wadi's (groene greppels) of onverharde zones zorgen we ervoor dat de bodem meer water kan opvangen dan vandaag. Zo beperken we het risico op overstromingen.

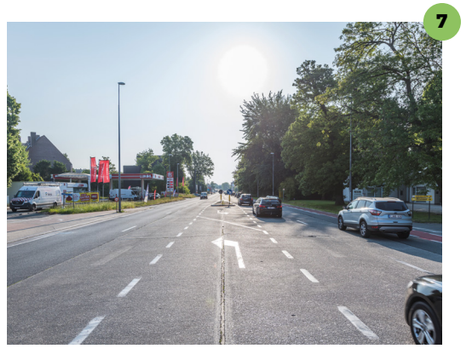
6



Overzichtelijk wegbeeld en kruispunten

De Kortrijksesteenweg bestaat nu grotendeels uit twee rijstroken in elke richting. Om plaats te maken voor de tram en veilige fietspaden gaan we uit van één rijstrook per rijrichting waarbij we onderzoeken wat de impact is op het verkeer in de omliggende straten en zo nodig maatregelen treffen. Aan de kruispunten zorgen we waar nodig voor voorsorteerstroken zodat het verkeer vlot en veilig kan passeren.

7



Keren met de auto

Het kruisen van de tram kan tot gevaarlijke situaties leiden. Om de omliggende wijken en bestemmingen veilig bereikbaar te houden, zorgen we voor keermogelijkheden op specifieke punten.

8



Parkeren

Vandaag zijn er langs de Kortrijksesteenweg verschillende parkeerstroken. Dit bemoeilijkt de doorstroming van het autoverkeer en kan onveilige situaties creëren voor fietsers. We onderzoeken op welke locaties langs de steenweg er nog ruimte overblijft voor parkeren en waar niet. Vrachtwagen-parkeren zal sowieso niet meer mogelijk zijn.

Halte Parkbos als poort naar het groen

Het Parkbos is een belangrijke groenpool. Door de eindhalte van de nieuwe tramlijn dicht bij de toegangspoort langs de Kortrijksesteenweg te leggen, wordt de plek voor veel Gentenaren beter bereikbaar.

9



Vlotte doorgang onder de spoorweg

De Kortrijksesteenweg loopt onder de spoorweg door. Ter hoogte van de onderdoorgang zijn er heel wat uitdagingen en de ruimte is er beperkt. We zoeken naar een oplossing, zodat alle gebruikers de spoorweg vlot kunnen kruisen. We besteden bijzondere aandacht aan de doorstroming van de tram en een kwalitatieve onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

10



Veilig oversteken aan op- en afritten

Ter hoogte van de op- en afritten ontstaan vaak gevaarlijke situaties, in het bijzonder voor fietsers. We onderzoeken hoe we dit veiliger kunnen maken en kunnen verbeteren.

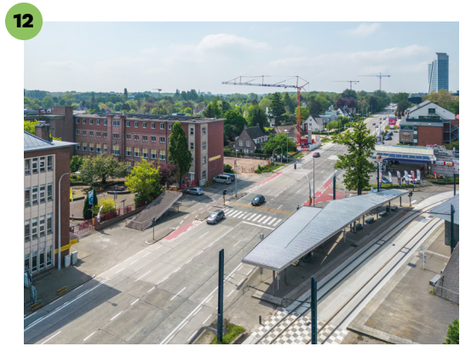
11

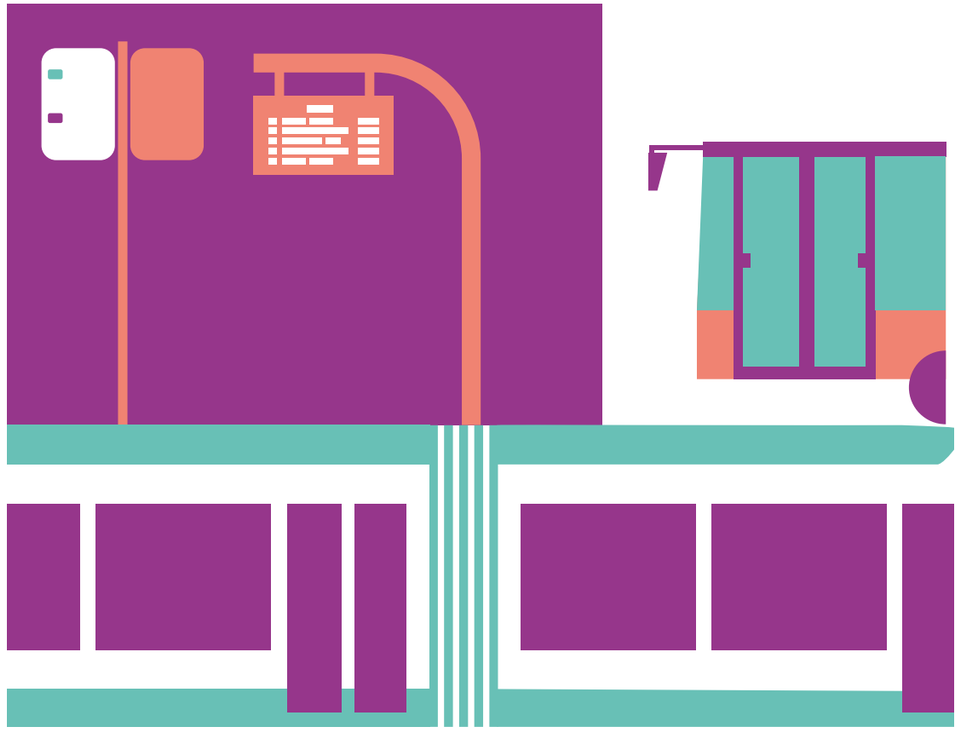


Nieuwe omgeving ‘Maria Middelares – Don Bosco’

De belangrijke tramhalte aan de middelbare school en het ziekenhuis moet aangepast worden naar aanleiding van de bijkomende tramlijn. We zorgen voor ruimte voor schoolgaande jeugd, ouderen, groen en een kwaliteitsvolle inrichting.

12





2,3 km

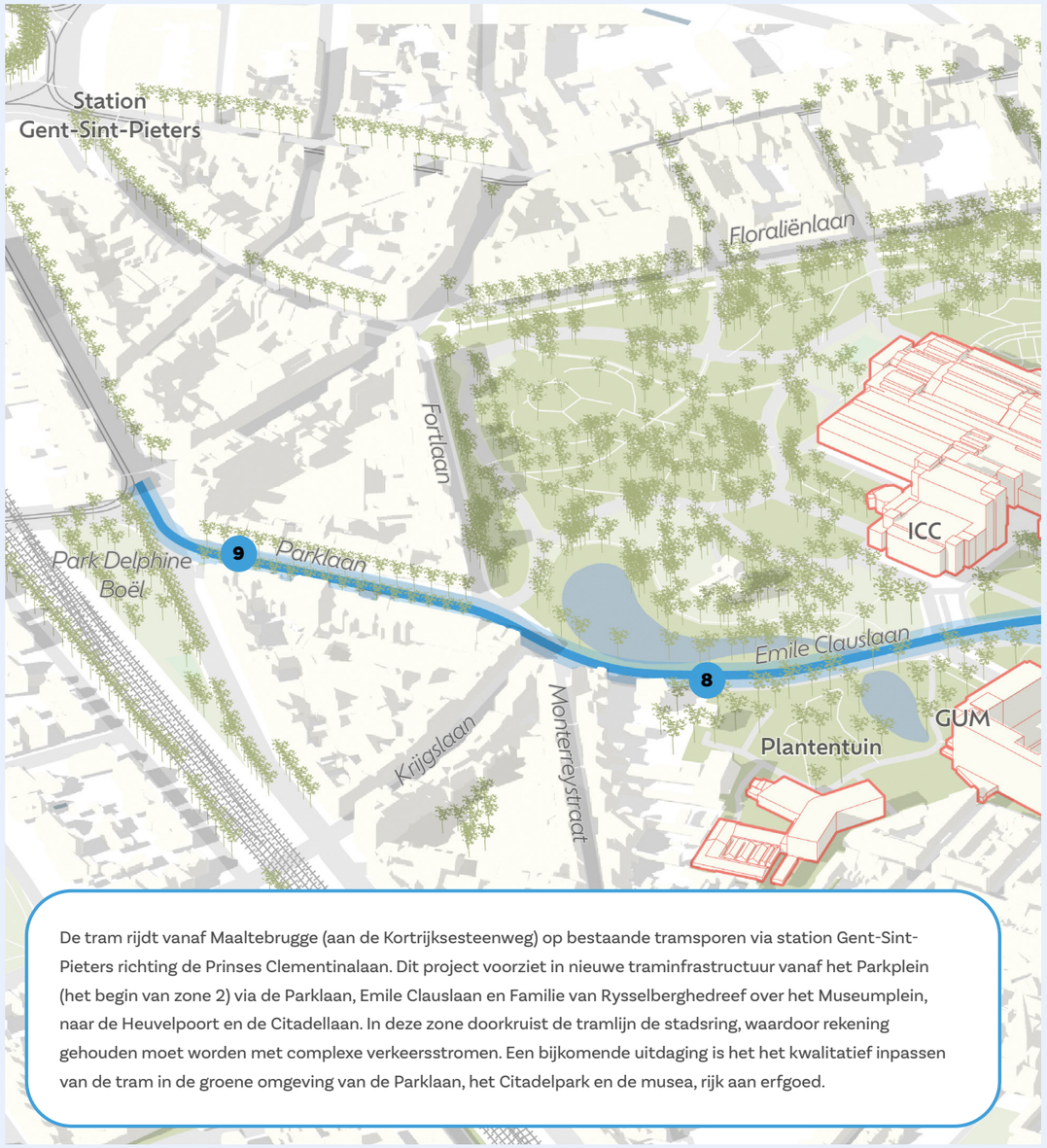
huidige vrije bedding voor openbaar vervoer

Vandaag is er binnen de projectcontour 2,3 km vrije bedding voor openbaar vervoer. Bijvoorbeeld vrije busbanen in Maalte, Hofbouwlaan, Kasteellaan … en vrije trambedding in de Zuidparklaan en Neuseplein. Gentspoort legt over een lengte van 10 km nieuwe traminfrastructuur aan. Om te vermijden dat de trams opgehouden worden door auto’s en vrachtwagens gaan we maximaal voor een vrije bedding* voor openbaar vervoer.

* De straten zoals Zuidstationstraat, Nieuwebosstraat, Tweebruggenstraat en Voormuide waar het openbaar vervoer slechts in 1 richting een vrije bedding heeft, zijn voor de helft meegerekend. We spreken hier over een vrije bedding als het openbaar vervoer niet gemengd wordt met het autoverkeer, een bedding waar ook fietsers of andere vormen van openbaar vervoer op kunnen zijn wel meegenomen in het cijfer.

Zone 2:

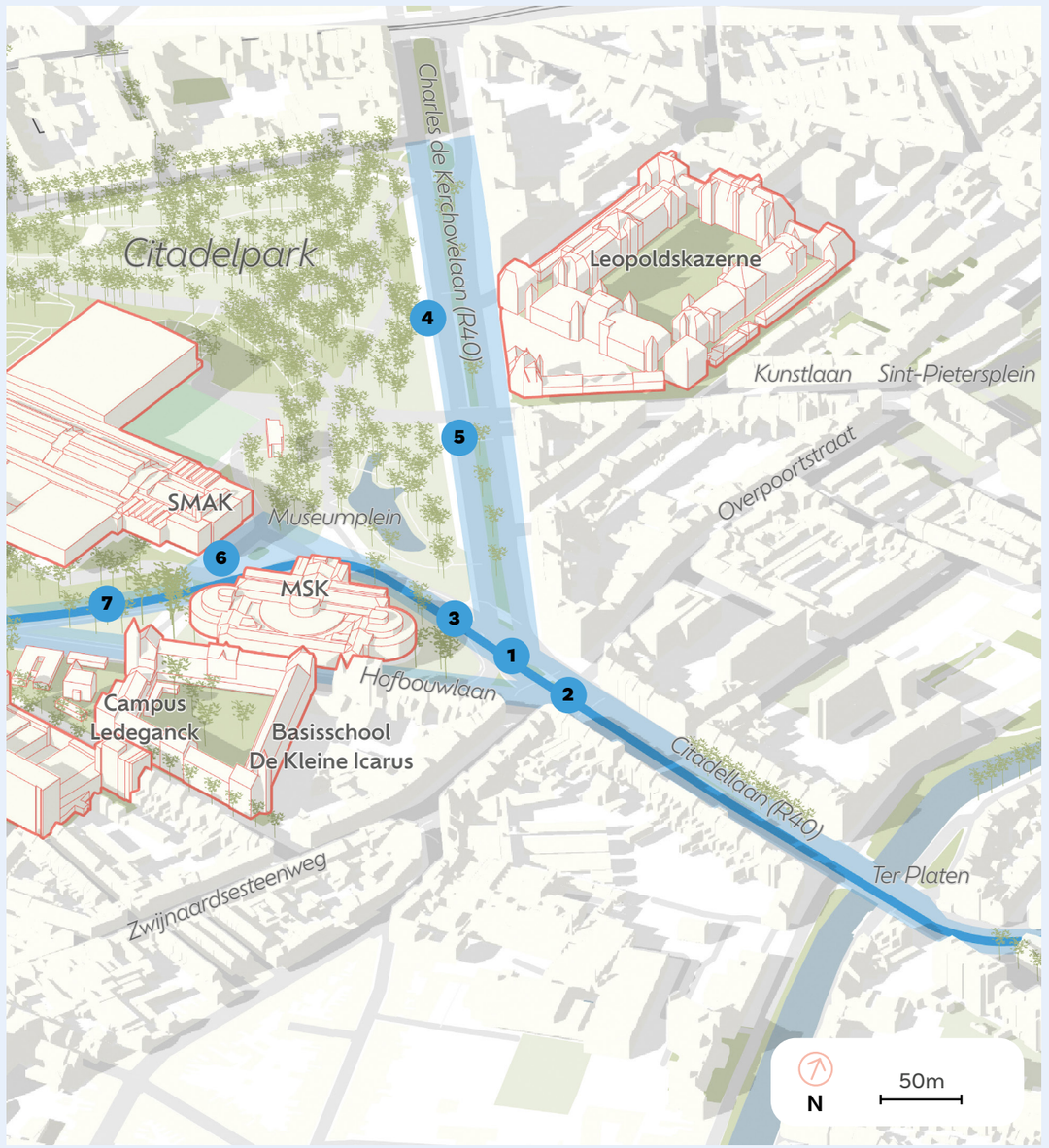
Parkplein – Ter Platen



De tram rijdt vanaf Maaltebrugge (aan de Kortrijksesteenweg) op bestaande tramsporen via station Gent-Sint-Pieters richting de Prinses Clementinalaan. Dit project voorziet in nieuwe traminfrastructuur vanaf het Parkplein (het begin van zone 2) via de Parklaan, Emile Clauslaan en Familie van Rysselberghedreef over het Museumplein, naar de Heuvelpoort en de Citadellaan. In deze zone doorkruist de tramlijn de stadsring, waardoor rekening gehouden moet worden met complexe verkeersstromen. Een bijkomende uitdaging is het het kwalitatief inpassen van de tram in de groene omgeving van de Parklaan, het Citadelpark en de musea, rijk aan erfgoed.

Nieuw tramtraject

1 Aanduiding inzichten (zie volgende pagina's)



Tunnel onder de Heuvelpoort

Aan de Heuvelpoort is het vandaag vaak chaos in het verkeer. Doorgaand verkeer op de stadsring rijdt in de toekomst onder de Heuvelpoort door. Lokaal en doorgaand verkeer tussen de stadsring en de N60 blijven bovengronds. De vrijgekomen ruimte richten we kwalitatief in met voet- en fietspaden, tramsporen en een tramhalte.

1



Veilig en vlot de ring oversteken

De stadsring te voet of met de fiets oversteken is geen sinecure. In het nieuwe ontwerp hebben we veel aandacht voor veiligheid en oversteekbaarheid, zowel bovenop de tunnel als erlangs. De veelgebruikte oversteek aan de Kunstlaan en de Overpoortstraat wordt sowieso rustiger en veiliger.

2



Tramhalte aan musea en studentenbuurt

Tussen de Heuvelpoort en het Museumplein komt een tramhalte. Die halte bedient de musea, de studentenbuurt en alle wijken rond de Heuvelpoort. De exacte positie onderzoeken we nog.

3



Aandacht voor tunnelmonden

Op de plekken waar de tunnel weer boven de grond komt, hebben we aandacht voor de impact van de infrastructuur op de omgeving en de integratie ervan in de omgeving. We onderzoeken welke manier hiervoor het meest geschikt is.

4



5



Vlotte fiets- en wandelverbindingen

Veel fietsers en voetgangers gebruiken het Citadelpark op hun route tussen het station, de musea en de studentenbuurt. In de omgeving van de Heuvelpoort creëren we nieuwe verbindingen naar onder andere de Kunstlaan en de Karel Lodewijk Ledeganckstraat, die vlot aansluiten op de fiets- en wandelpaden in het Citadelpark zelf.

6



Groen en autovrij Museumplein

Het Museumplein is vandaag een parking langs de drukke Familie van Rysselberghedreef. In de toekomst wordt het plein nog groener en autovrij, zodat het mooi opgaat in het Citadelpark. De tram rijdt er over een vrije bedding en we maken ruimte voor voetgangers en fietsers.



Aandacht voor erfgoed en bomen

Met de musea, het park en de plantentuin liggen er in deze zone veel waardevolle gebouwen en plekken. Het is een groene omgeving met veel bomen. De bomen in de Parklaan en het Citadelpark zijn beschermd en worden sowieso behouden. We respecteren het erfgoed en geven het een prominente plek in het ontwerp.

7



Slimme ordening Emile Clauslaan

De ruimte op de Emile Clauslaan is beperkt. We zoeken naar de beste manier om voetpaden, fietspaden, tramsporen en rijstroken voor auto's te combineren.

8



Autoluwe Parklaan

De Parklaan bouwen we om tot een autoluwe straat. We nemen maatregelen zodat enkel trams, fietsers en voetgangers nog van de Parklaan naar de Emile Clauslaan kunnen doorsteken in beide richtingen. We herbekijken ook het aantal parkeerplaatsen in de Parklaan. Dit is nog in onderzoek.

9





3,4 km

fietspaden die voldoende breed zijn

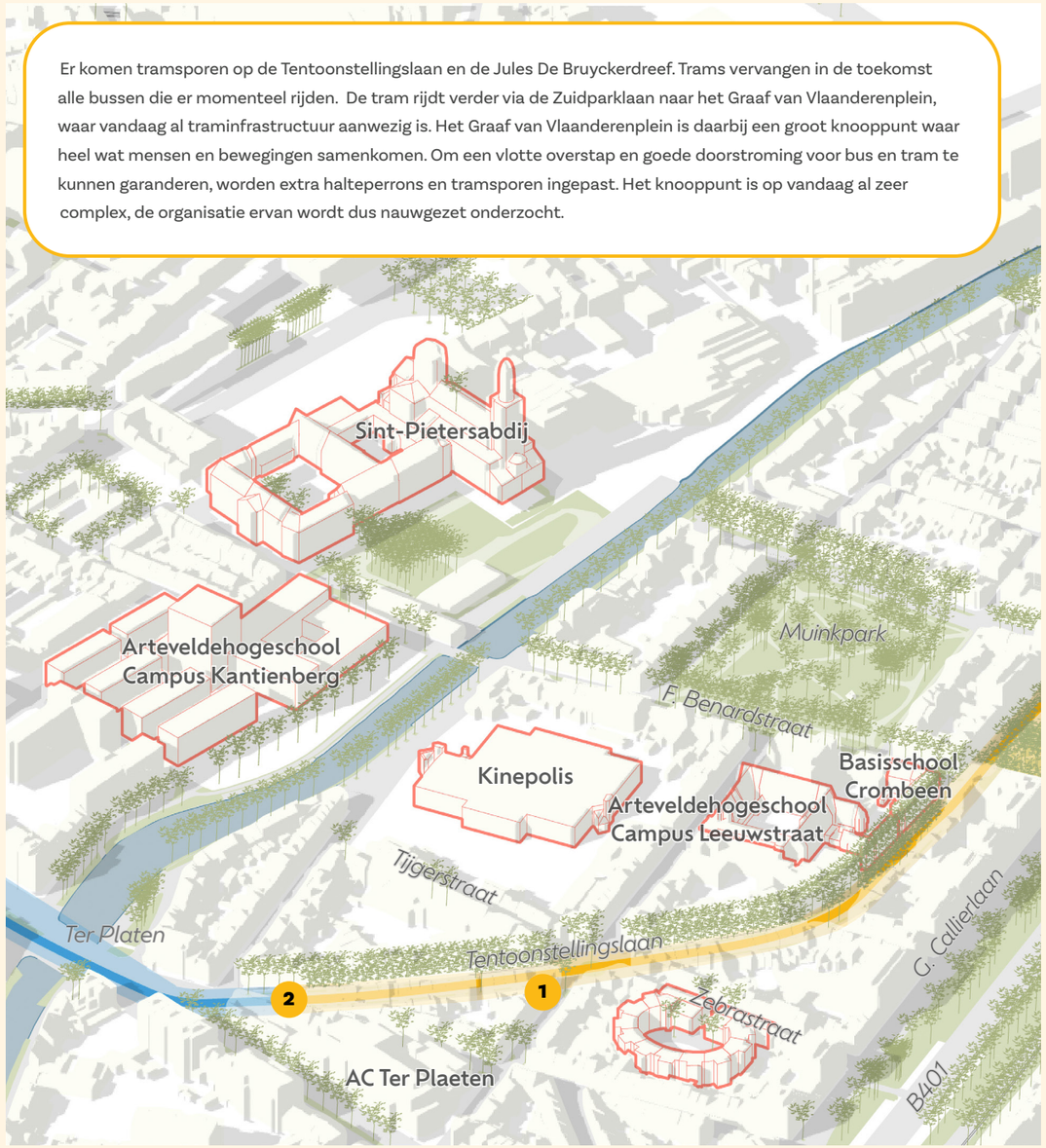
Gentspoort telt vandaag binnen de projectcontour 18,9 km fietspaden.* Slechts 3 km enkelrichtingsfietspaden en 400 m dubbelrichtingsfietspaden hebben een breedte die voldoet aan de meest recente standaardrichtlijnen voor kwalitatieve fietsinfrastructuur. Gentspoort wil de fietspaden aanleggen volgens de huidige richtlijnen en rekening houden met de nieuwe types van fietsen, zoals de elektrische fiets en bakfiets. Op die manier kunnen de fietsers zich vlot en veilig langs ons traject verplaatsen.

* Bron: Wegeninformatiesysteem Stad Gent.

Zone 3:

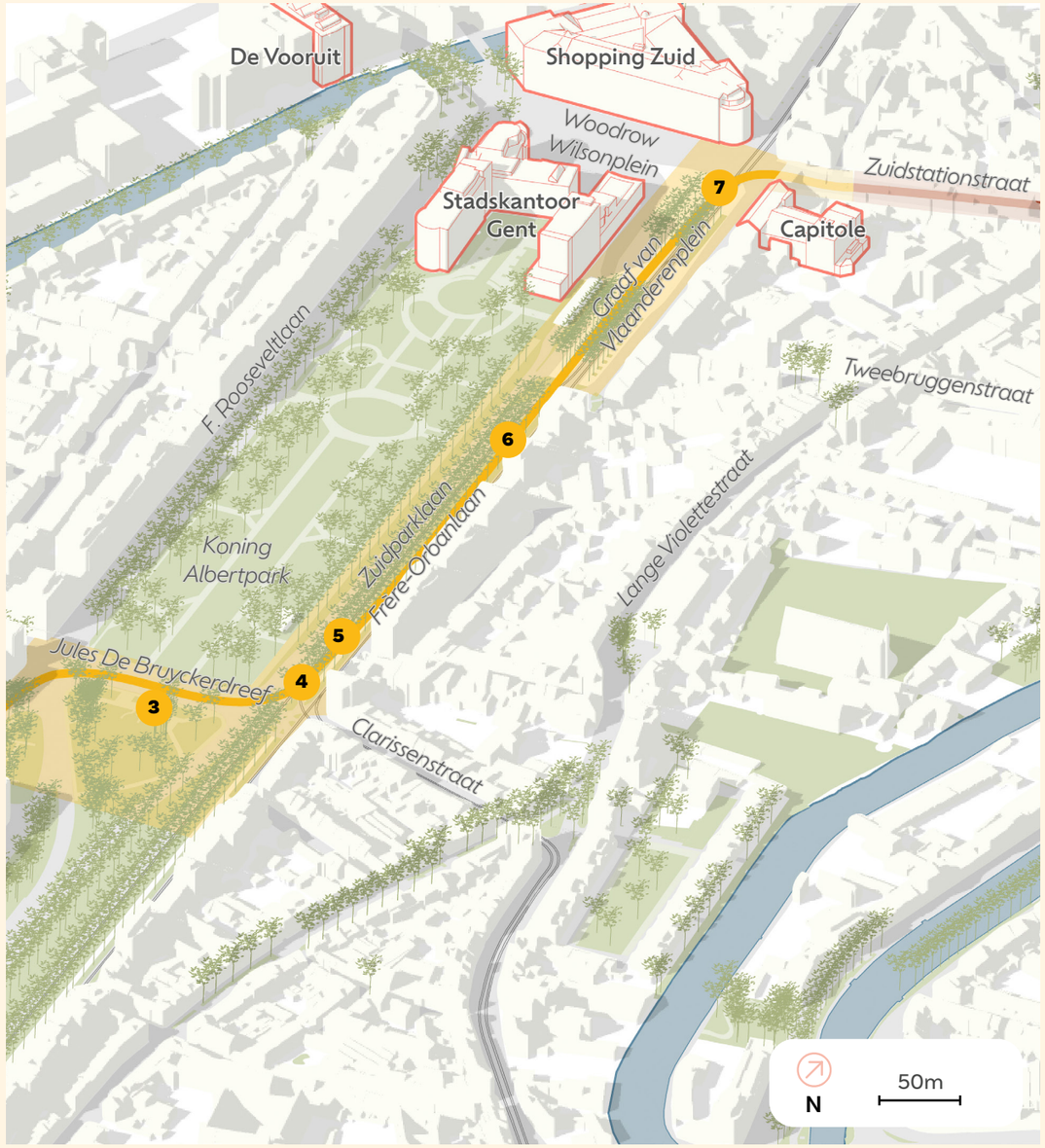
Tentoonstellingslaan – Zuid

Er komen tramsporen op de Tentoonstellingslaan en de Jules De Bruyckerdreef. Trams vervangen in de toekomst alle bussen die er momenteel rijden. De tram rijdt verder via de Zuidparklaan naar het Graaf van Vlaanderenplein, waar vandaag al traminfrastructuur aanwezig is. Het Graaf van Vlaanderenplein is daarbij een groot knooppunt waar heel wat mensen en bewegingen samenkomen. Om een vlotte overstap en goede doorstroming voor bus en tram te kunnen garanderen, worden extra halteperrons en tramsporen ingepast. Het knooppunt is op vandaag al zeer complex, de organisatie ervan wordt dus nauwgezet onderzocht.



Nieuw tramtraject

1 Aanduiding inzichten (zie volgende pagina's)



Autoluwe Tentoonstellingslaan

De Tentoonstellingslaan wordt autoluw en enkelrichting voor het gemotoriseerd verkeer. Ook bussen zullen er niet langer passeren. Dit maakt de straat aangenamer en zorgt ervoor dat de tram stipt kan doorrijden. We onderzoeken hoe de circulatie in de wijk aangepast moet worden, zodat iedereen vlot op zijn bestemming geraakt. Bij de nieuwe inrichting herbekijken we ook het aantal parkeerplaatsen. Dit is nog in onderzoek.

1



Halte in de Tentoonstellingslaan

Er komt een tramhalte in de Tentoonstellingslaan, op wandelafstand van de bioscoop en de Muinkparkwijk. We onderzoeken nog wat de ideale locatie is.

2



Groene de Bruyckerdreef

De Jules de Bruyckerdreef snijdt het Zuidpark in twee delen. Door de straat groen en autovrij te maken, willen we die delen weer verbinden. In de toekomst rijden er geen auto's in de dreef. We zien er enkel voetgangers, fietsers en een tram op een groene bedding. We onderzoeken een nieuwe aansluiting van de B401 naar de François Benardstraat om de wijken aan het Zuidpark vlot bereikbaar te houden.

3



Halte in de omgeving van de Vijfwindgatenstraat

In de omgeving van de Vijfwindgatenstraat komt een tramhalte voor de nieuwe tramlijn. We onderzoeken nog waar de halte precies komt en hoe we ze inpassen in de omgeving.

4



5



Vlot fietsen en wandelen naar het park

We willen ervoor zorgen dat fietsers en wandelaars vlot hun weg vinden van en naar het Zuidpark. Dat doen we met veilige en overzichtelijke oversteekplaatsen op de wegen errond, zoals de Zuidparklaan en de Frère Orbanlaan.

6



Slimme indeling voor Zuidparklaan en Frère Orbanlaan

We onderzoeken de ideale inrichting van de Zuidparklaan en de Frère Orbanlaan. Het wordt zaak om de tramsporen en tramhalte, het fietspad en de rijstroken efficiënt te ordenen. Het bestaande fietspad wordt druk gebruikt. We bekijken of we in het nieuwe ontwerp meer ruimte kunnen geven aan fietsers. De bomenrijen blijven sowieso behouden.

7



Nieuw Graaf van Vlaanderenplein

Het Graaf van Vlaanderenplein wordt volledig hertekend in functie van de bijkomende tramlijn en het wegvallen van enkele buslijnen. We richten de plek in als een kwalitatief overstappunt voor bus- en tramgebruikers, met aandacht voor de verblijfskwaliteit. De historische bomen blijven behouden. Tegelijk zorgen we voor vlotte en veilige fiets- en wandelverbindingen langs en over het plein.





212

Aantal verkeersongevallen in 2022 in het projectgebied

Binnen de projectcontour van Gentspoort waren er in 2022 verkeersongevallen*.
De omgevingen van Tolpoort, de Heuvelpoort en Dampoort zijn de plekken van het projectgebied waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Gentspoort wil zich inzetten voor een veilige en toegankelijke stad waar iedereen zich onbezorgd en moeiteloos kan verplaatsen.

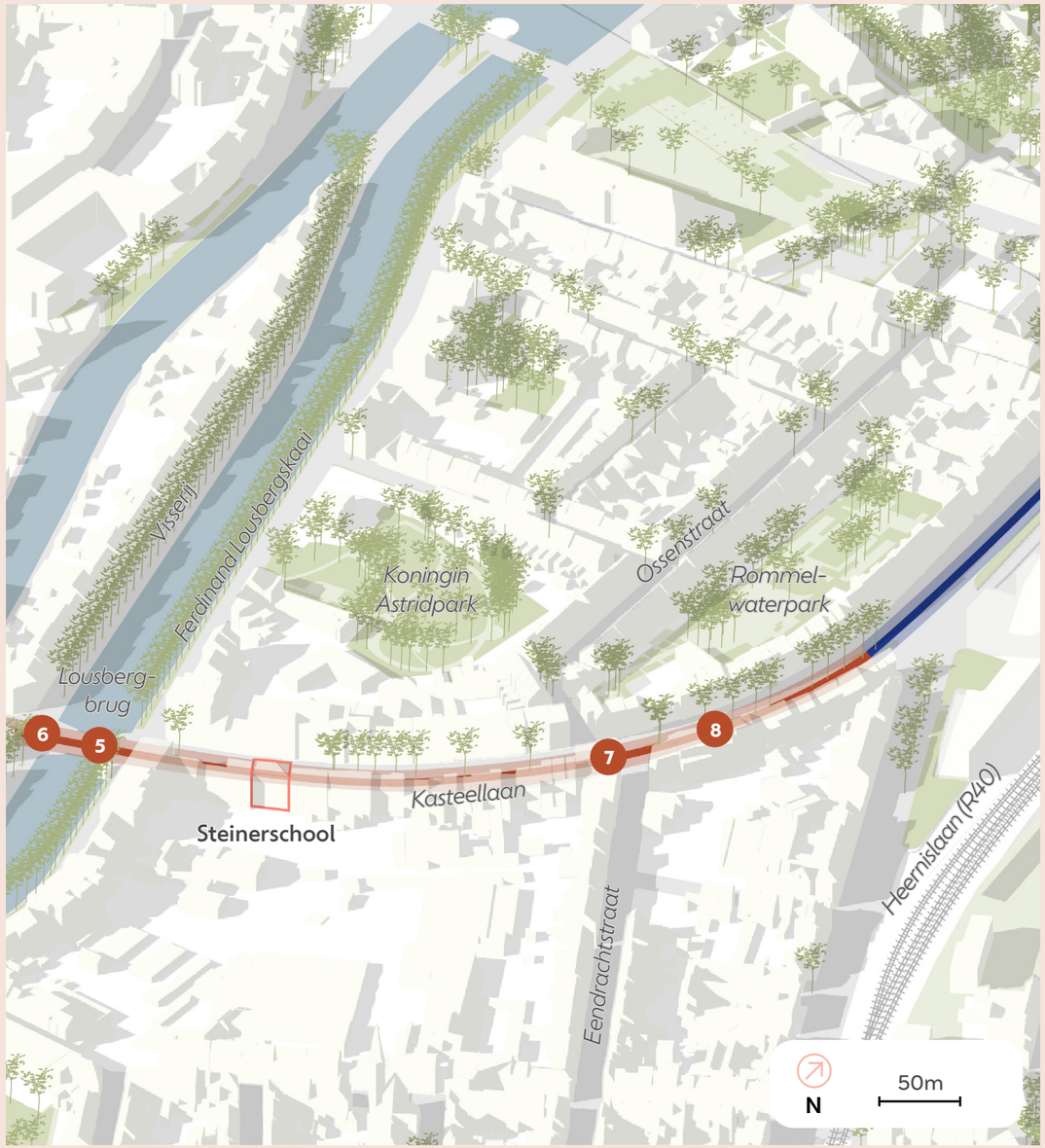
* Bron: politiezone Gent.

Zone 4:

Zuid – Kasteellaan



In zone 4 rijdt de tram door de smallere straten in het stadscentrum en via het Sint-Annaplein verder naar de ring. Deze zone kent heel wat uitdagingen om de nieuwe traminfrastructuur in te passen in het stadsweefsel. Zo zijn er onder andere de schoolomgevingen, het historische belang van het Sint-Annaplein en de infrastructuur van de bruggen over de Nederschelde en Visserij.



Nieuw tramtraject

1 Aanduiding inzichten (zie volgende pagina's)

Aangename Zuidstationstraat

De Zuidstationstraat is vandaag helemaal ingericht op maat van auto's en bussen. We onderzoeken of de straat in combinatie met de tram autoluw kan worden om ruimte vrij te maken voor voetgangers, terrassen, groen en laad- en loszones.

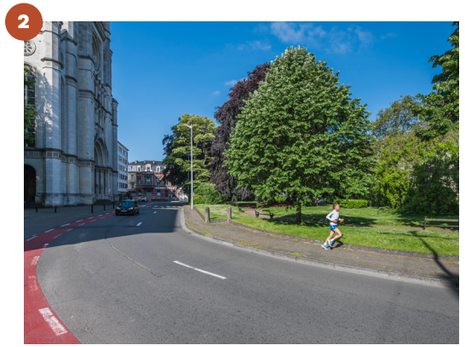
1



Nieuw Sint-Annaplein

Het Sint-Annaplein is vandaag een groen parkje, omsingeld door een drukke rotonde. De rotonde verdwijnt en het deel voor de Sint-Annakerk wordt autovrij. Aan de andere kant komt een straat voor auto's en bussen en ruimte voor de tram. Zo versterken we in de toekomst het pleinkarakter en de verblijfskwaliteit van deze plek.

2



Aandacht voor erfgoed

De kerk, het park en de gevels rond het Sint-Annaplein zijn van grote historische waarde. Het erfgoed blijft sowieso behouden. Met de herinrichting van het plein creëren we kansen om het erfgoed beter tot zijn recht te laten komen.

3



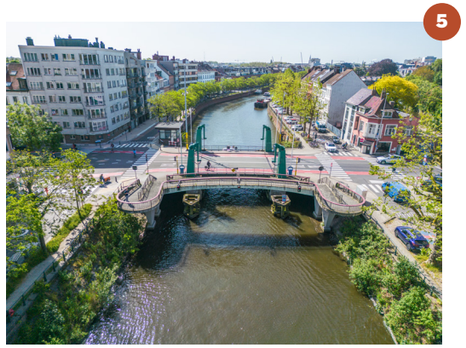
Tramhalte in de omgeving van de Tweebruggenstraat

Er komt een tramhalte tussen Sint-Anna en de Kasteellaan. De exacte locatie ligt nog niet vast. We zorgen sowieso voor een vlotte bediening van scholen en woonwijken.

4



5



Nieuwe Lousbergbrug

De tramlijn loopt via de Lousbergbrug naar de Kasteellaan. Vandaag wordt de brug af en toe opgehaald om schepen door te laten. Hier zoeken we naar de ideale oplossing. We onderzoeken bijvoorbeeld of de brug verhoogd kan worden, zodat ze minder vaak open moet.

6



Fietsen op en langs de Lousbergbrug

De Visserij is een drukke fietsroute. We leggen een fietsonderdoorgang aan onder de nieuwe Lousbergbrug. Zo kunnen zowel trams als fietsers langs de Visserij ongehinderd doorrijden. In het ontwerp van de nieuwe brug houden we ook rekening met de vele fietsers op de brug. We onderzoeken verschillende ontwerpmogelijkheden. Dat kan gaan van aparte fietspaden tot gemengd verkeer op de brug.

7



Vrije trambedding op Kasteellaan

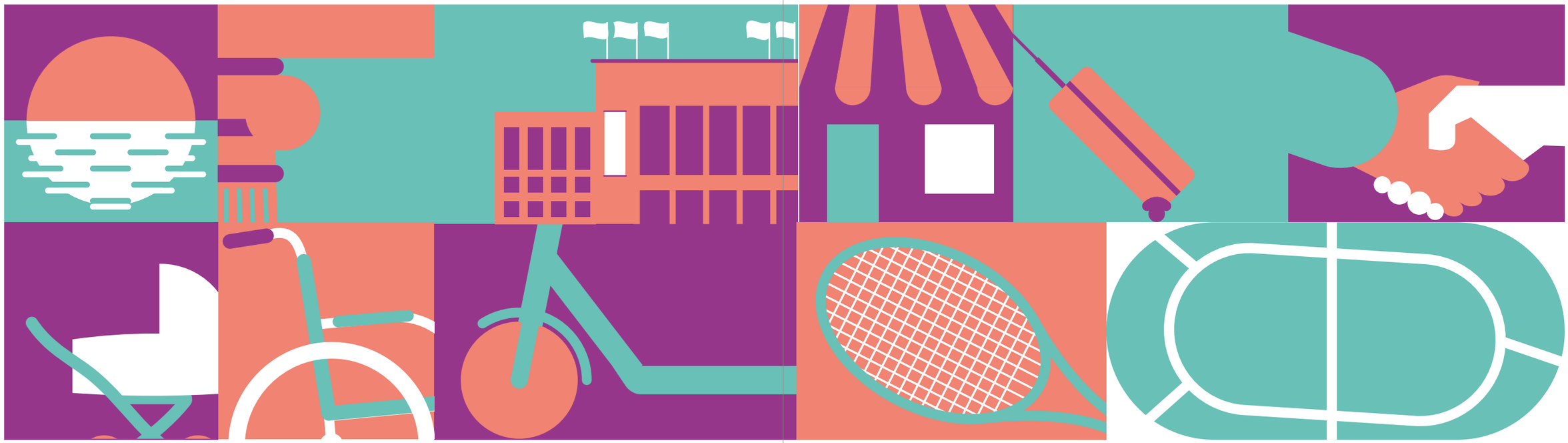
Op de Kasteellaan loopt de tram in de toekomst door een aparte bedding. We zorgen ook voor een vlotte verbinding voor fietsers.

8



Groene en aangename Kasteellaan

De Kasteellaan is een brede laan met bomen op de middenberm en heel wat parkeerplaatsen langs de rijbaan. In het nieuwe ontwerp verdwijnt een deel van de parkeerplaatsen. We onderzoeken hoe we de nieuwe traminfrastructuur kunnen inpassen met aandacht voor parkeren, groen en fietsers.



53.

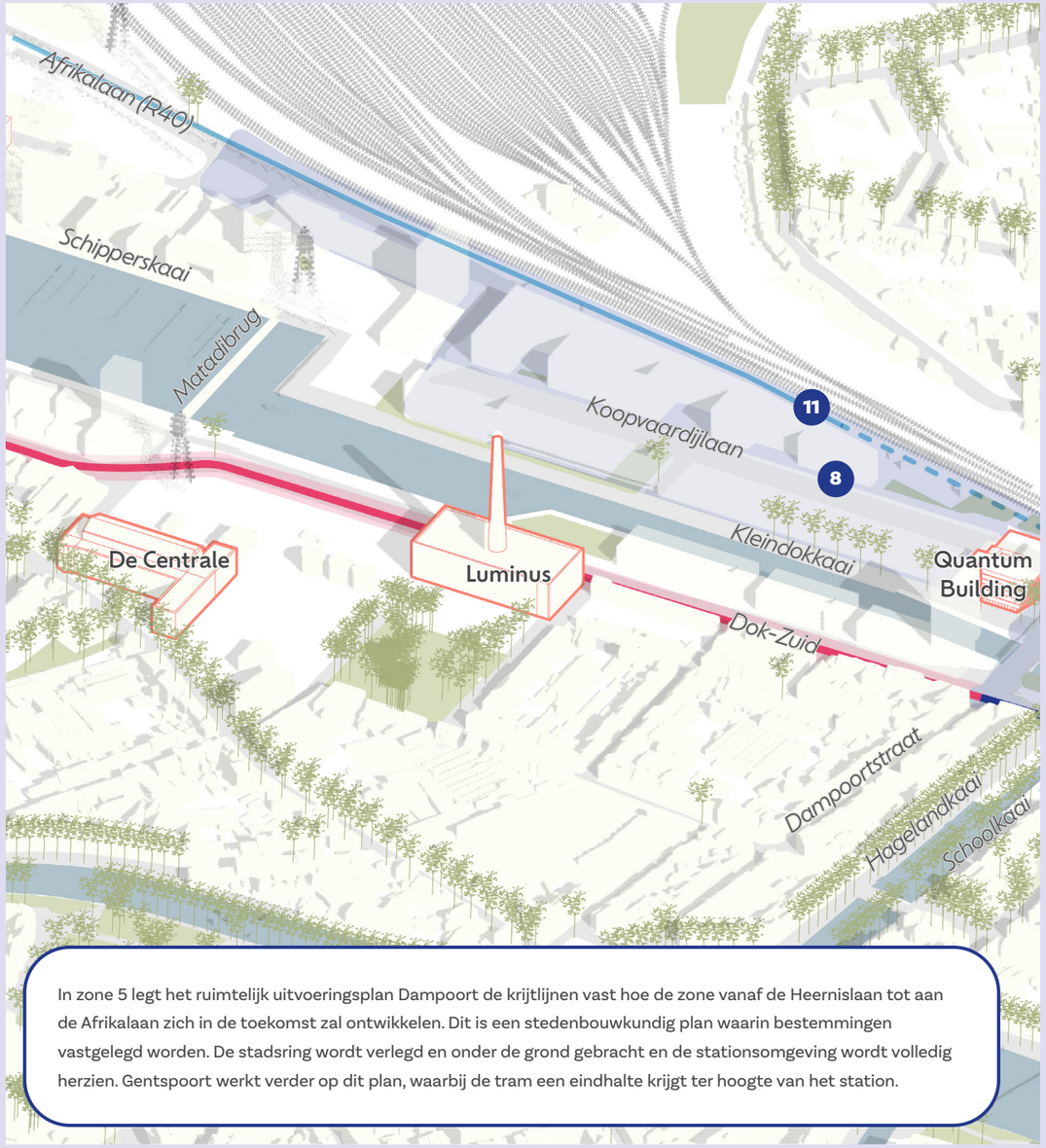
750

Potentiële gebruikers

Vandaag telt het projectgebied van Gentspoort 23.250 inwoners, 22.500 werknemers en 8.000 scholieren binnen 400 meter loopafstand van de geplande haltes. Zij zijn de potentiële gebruikers van de nieuwe tramverbindingen.

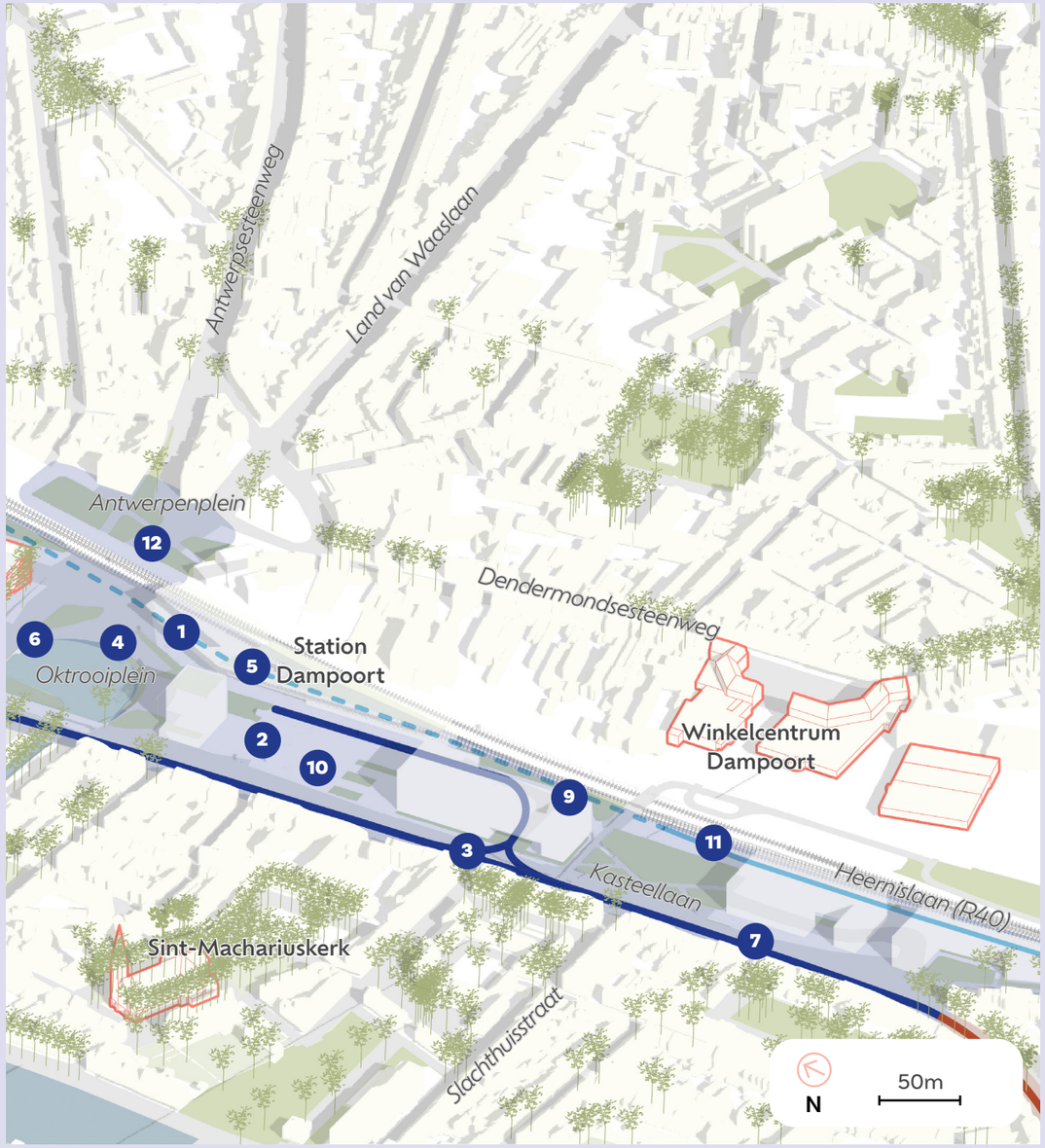
Zone 5:

Dampoort



In zone 5 legt het ruimtelijk uitvoeringsplan Dampoort de krijtlijnen vast hoe de zone vanaf de Heernislaan tot aan de Afrikalaan zich in de toekomst zal ontwikkelen. Dit is een stedenbouwkundig plan waarin bestemmingen vastgelegd worden. De stadsring wordt verlegd en onder de grond gebracht en de stationsomgeving wordt volledig herzien. Gentspoort werkt verder op dit plan, waarbij de tram een eindhalte krijgt ter hoogte van het station.

Nieuw tramtraject
Ligging stadsring R40
1 Aanduiding inzichten (zie volgende pagina's)



De vormgeving van de nog te ontwikkelen gebouwen werd overgenomen uit het Stedenbouwkundig Masterplan Dampoort.

Tunnel onder Dampoort

Dampoort is een van de meest beruchte verkeersknopen van Gent. Met de auto en bus sta je er aan te schuiven, voor fietsers en voetgangers is het er heel onveilig. We lossen de chaos op door de stadsring te verleggen en het doorgaand verkeer ondergronds te brengen tussen de Heernislaan en de Afrikalaan. Deze tunnel telt één rijstrook in elke richting en is ongeveer 600 meter lang (inclusief hellingen).

1



Knooppunt voor tram en bus

Door de tunnel wordt de omgeving rond Dampoort autoluw en ontstaat er ruimte om de omgeving in te richten met meer aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Aan station Dampoort komt een groot knooppunt voor alle tram- en buslijnen. Hier kan je in de toekomst vlot overstappen tussen trein, tram en bus.

2



Verbinding met het centrum

Dampoort ligt op nog geen kilometer van de Vrijdagmarkt, maar de afstand voelt veel groter. De drukke stadsring snijdt Dampoort af van de rest van de stad. Met de tunnel en het nieuwe stationsplein verdwijnt de barrière en wordt Dampoort beter verbonden voor fietsers en voetgangers met het centrum, en de omliggende wijken.

3



Publieke ruimte aan het water

De zwaaikom heeft veel onbenut potentieel. Door het verleggen van het doorgaand verkeer komt er ruimte vrij. Zo maken we van een deel van de ruimte rond de zwaaikom een plein aan het water. We verlagen de kade, zodat je in de toekomst kan uitblazen, wandelen en fietsen aan het water. Er komt ook een onderdoorgang onder de Dampoortbrug, zodat je met de fiets of te voet meteen op de Kleindokkaai staat.

4



5



Nieuw stationsgebouw

De NMBS voorziet een nieuw stationsgebouw op dezelfde locatie als vandaag. Het gebouw krijgt een ruime fietsenstalling.

6



Vrije bus- en trambedding

De bussen aan Dampoort staan vandaag samen met de auto's in de file. Dat maakt het openbaar vervoer onbetrouwbaar en traag. Dat moet beter. We zetten zoveel mogelijk in op vrije bedding voor tram en bus. Zo zijn ze niet afhankelijk van het autoverkeer en rijden ze stipter. De parking voor langeafstandsbussen verdwijnt en we voorzien een op- en afstappunt voor toeristenbussen.

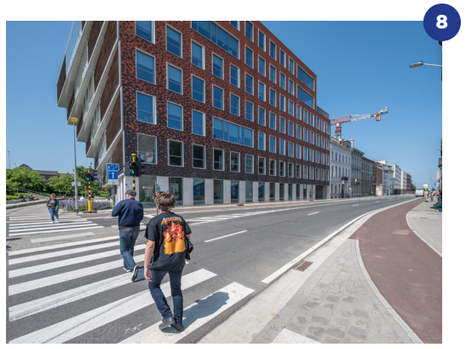
7



Kasteellaan (R40) autoluw, Oktrooibrug autovrij

In de toekomst rijdt al het doorgaand verkeer op de stadsring de tunnel in aan de Heernislaan. Enkel lokaal verkeer mag rijden op de Kasteellaan (deel R40) tot aan de Oktrooibrug. Over die brug, die de Hagelandkaai en Schoolkaai verbindt, mogen in de toekomst enkel voetgangers, fietsers en openbaar vervoer passeren. De Kasteellaan wordt ingericht met bomen.

8



Nieuwe inrichting Koopvaardijlaan

De Koopvaardijlaan wordt helemaal heraangelegd tot een tweerichtingsstraat met volwaardige fietspaden. Bovendien wordt het de verbindingsweg van de R40 naar de N70. In het noorden van de Koopvaardijlaan komt een aantakking op de nieuwe R40.

Ruimte voor fietssnelweg

Er loopt een fietssnelweg langs Gent-Dampoort, maar op het terrein is daar weinig van te merken. In de nieuwe inrichting van de stationsomgeving krijgt de fietssnelweg een prominente plek. Het fietspad loopt langs het station en sluit aan op de fietsenstalling in het nieuwe stationsgebouw.

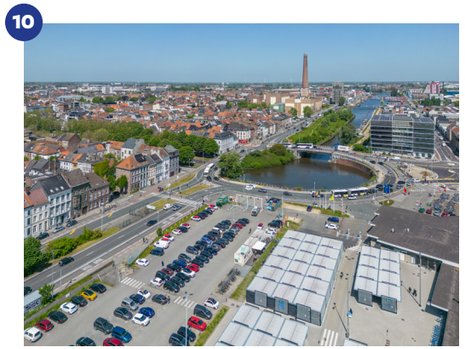
9



Ondergrondse parking

Het stuk tussen de Kasteellaan en de sporen is vandaag een grote parking. Onder de tram- en busperrons komt een ondergrondse parking, waardoor de ruimte anders kan worden ingevuld. We creëren ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, parken en pleinen.

10



Aandacht voor de tunnelmonden

Op de plekken waar de tunnel weer boven de grond komt, hebben we aandacht voor de impact van de infrastructuur op de omgeving en de integratie ervan in de omgeving. We onderzoeken welke manier hiervoor het meest geschikt is.

11

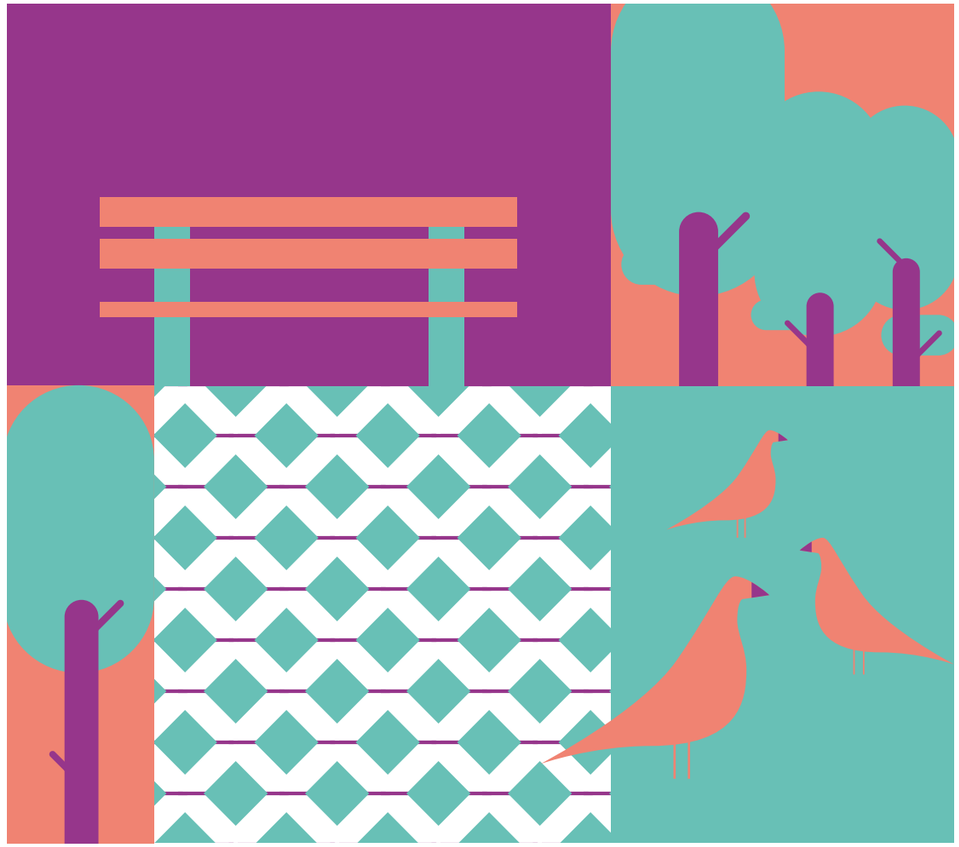


Blik op de toekomst

Er wordt volop nagedacht over toekomstplannen voor het openbaar vervoer aan Dampoort. Een tram naar het centrum en Lochristi en extra treinen behoren tot de mogelijkheden. Hoewel die plannen geen onderdeel zijn van Gentspoort, houden we er wel rekening mee. Zo verzekeren we dat ons project andere toekomstplannen niet in het gedrang brengt.

12





603

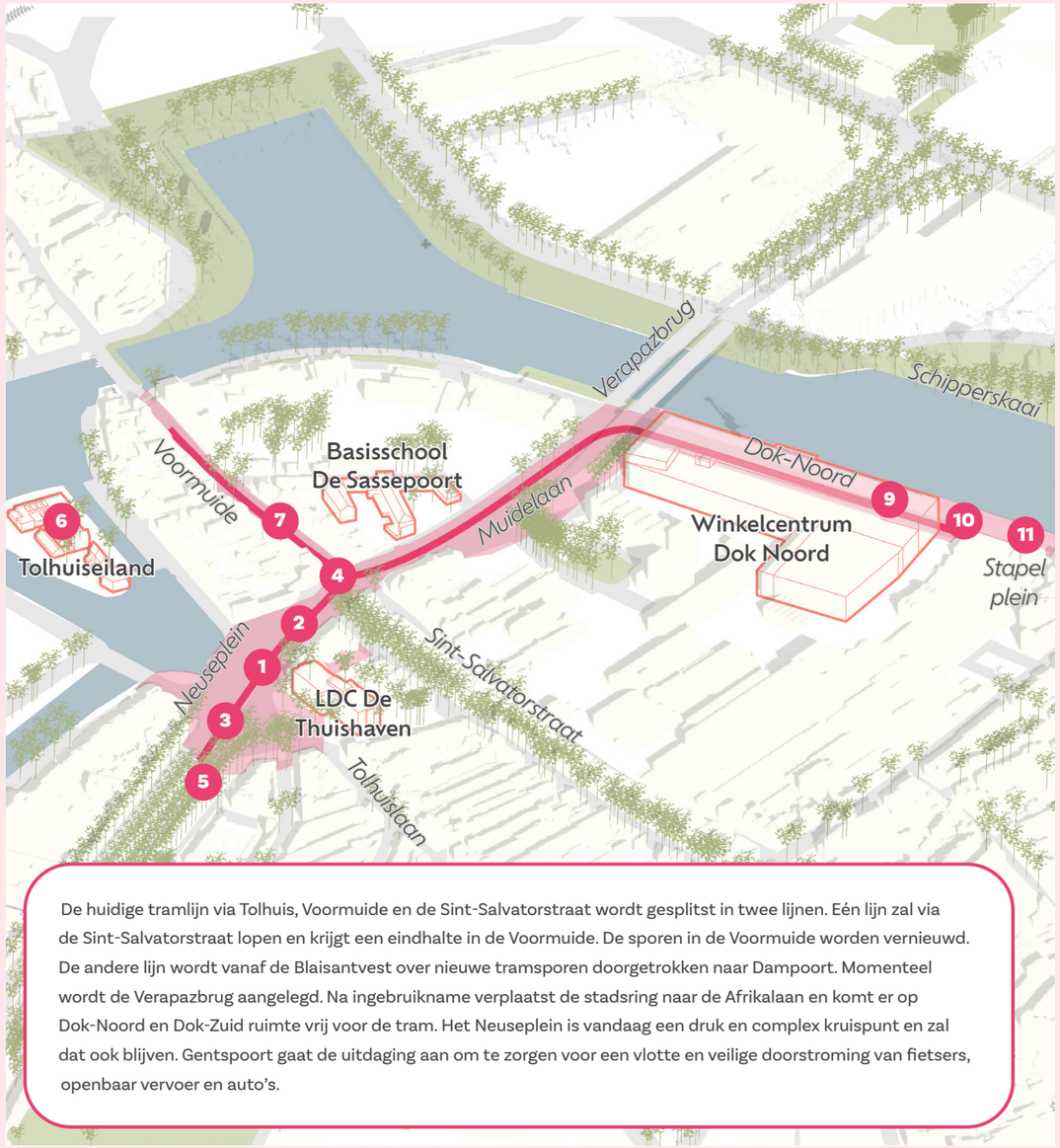
Aantal bomen in het projectgebied

Binnen de projectcontour van Gentspoort zijn er vandaag 603 bomen in beheer van de stad*. Bij de herinrichting van de straten en pleinen behouden we deze bomen zoveel mogelijk, en planten we er bij waar mogelijk.

* Bron: Groeninventaris Stad Gent. Onder het begrip 'boom' vallen alle boomsoorten in het beheer van de groendienst.

Zone 6:

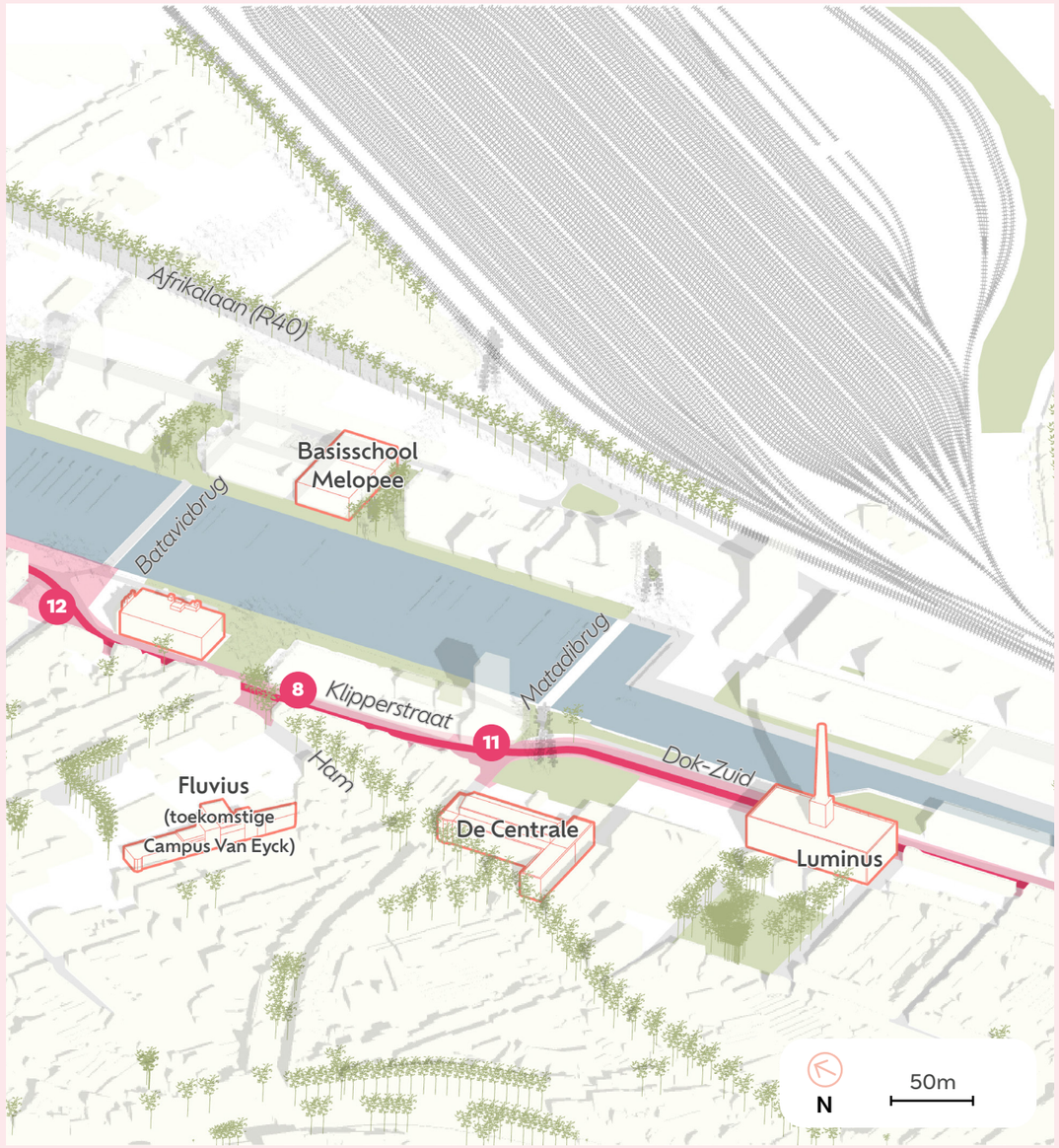
Dok Zuid – Tolpoort



De huidige tramlijn via Tolhuis, Voormuide en de Sint-Salvatorstraat wordt gesplitst in twee lijnen. Eén lijn zal via de Sint-Salvatorstraat lopen en krijgt een eindhalte in de Voormuide. De sporen in de Voormuide worden vernieuwd. De andere lijn wordt vanaf de Blaisantvest over nieuwe tramsporen doorgetrokken naar Dampoort. Momenteel wordt de Verapazbrug aangelegd. Na ingebruikname verplaatst de stadsring naar de Afrikalaan en komt er op Dok-Noord en Dok-Zuid ruimte vrij voor de tram. Het Neuseplein is vandaag een druk en complex kruispunt en zal dat ook blijven. Gentspoort gaat de uitdaging aan om te zorgen voor een vlotte en veilige doorstroming van fietsers, openbaar vervoer en auto's.

Nieuw tramtraject

1 Aanduiding inzichten (zie volgende pagina's)



Veilige en overzichtelijke Tolpoort

De omgeving van de Tolpoort en het Neuseplein is vandaag heel ingewikkeld en onveilig. Met een grondige herinrichting maken we dit kruispunt overzichtelijker. Het nieuwe kruispunt wordt zo ingericht dat de route R40 (Muide - Gasmeterlaan - Nieuwe Vaart) duidelijk zichtbaar wordt.

1



Nieuwe halte aan Tolpoort

Aan de Tolpoort komen nieuwe haltes voor bussen en trams. We zorgen dat je hier zo vlot mogelijk kan overstappen. Met duidelijke wandelverbindingen maken we de haltes vlot bereikbaar.

2



Veilig met de fiets en te voet

De omgeving van de Tolpoort en Voormuide zijn onveilig voor fietsers en voetgangers. Bij de heraanleg zorgen we voor vlotte en veilige fiets- en wandelverbindingen in alle richtingen. We onderzoeken waar er fiets- en voetgangerstunnels nodig en mogelijk zijn.

3



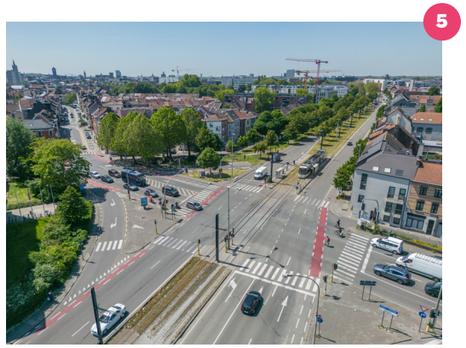
Aandacht voor publieke ruimte

Tolpoort is op vandaag een druk kruispunt. Dit zal in de toekomst een belangrijk kruispunt. blijven. We onderzoeken hoe we de omgeving groener en aangenamer kunnen inrichten met aandacht voor sociale verbinding. We behouden de bestaande bomen zoveel mogelijk.

4



5



Water naar de Blaisantvest

Tot de jaren 60 lag er een waterloop op de Blaisantvest. We bouwen een koker vanaf het Tolhuisdok onder het kruispunt. Die koker biedt de mogelijkheid om in de toekomst de waterloop terug open te leggen.

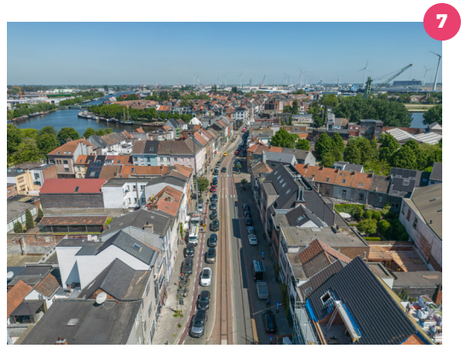
6



Tolhuiseiland

Het Tolhuisdok is samen met het Tolhuiseiland een beschermd stadsgezicht. Hier houden we rekening mee in de nieuwe plannen. Het eiland blijft duidelijk zichtbaar in het straatbeeld.

7



Voormuide wordt autoluw

Voormuide is vandaag een drukke invalsweg naar het centrum. Dit verandert met de komst van de Verapazbrug. Zodra de brug in gebruik wordt genomen, wordt Voormuide een minder drukke woonstraat. In de toekomst krijgt de straat een autoluw karakter, met ook de eindhalte van de tramlijn tussen Muide en het centrum.

8



Vrijliggende trambedding

Langs de dokken krijgen de trams zoveel mogelijk een vrijliggende bedding. Zo rijden ze stipt en betrouwbaar. De dokken worden ingericht met groen en bomen.

Dokken worden minder druk

Met de komst van de Verapazbrug verschuift de stadsring naar de overkant van de dokken. Door de brug zal er minder autoverkeer zijn aan het stuk van de dokken waar vandaag de ring ligt. Bij de herinrichting komt er ruimte vrij voor fietsers en voetgangers.

9



Wandel- en fietspromenade langs het water

Aan Dok-Noord en Dok-Zuid komt een echte wandel- en fietspromenade langs het water.

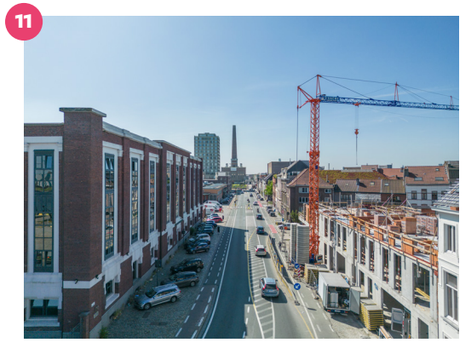
10



Twee haltes langs de dokken

Aan de dokken komen twee tramhaltes. We bouwen ze zo dicht mogelijk bij de twee voetgangersbruggen over het water, zodat ze vlot bereikbaar zijn vanaf de Schipperskaai. De Bataviabrug ligt er al, de Matadibrug wordt op dit moment gebouwd.

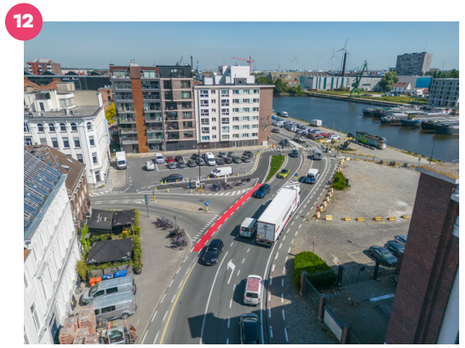
11



Nieuw Stapelplein

Het Stapelplein krijgt een nieuw gezicht. Net als in de oorspronkelijke plannen van de Oude Dokken maken we hier ruimte voor groen en ontspanning.

12





82%

huidige verharde oppervlakte

Binnen de projectcontour van Gentspoort is er vandaag 42,5 hectare verharde oppervlakte aanwezig in de vorm van onder andere asfalt of beton. Dat is 82% van de totale oppervlakte.* In het nieuwe ontwerp trachten we waar mogelijk zoveel mogelijk te ontharden.

* Bron: Wegeninformatiesysteem Stad Gent.



3. **Kansen en knelpunten**

Wat zie je op de volgende pagina's?

Op de kaarten op de volgende pagina's benoemen we kansen en knelpunten per zone. Dit betreft het derde luik van het vierluik. Die hebben we bepaald op basis van de analyse van de bestaande toestand en de ontwerpplannen uit het verleden. Alle kansen en knelpunten nemen we mee als onderzoeksvraag in de ontwerpfase.

We hebben zowel kansen en knelpunten geformuleerd met betrekking tot de **bestaande toestand** als tot de specifieke **ontwerpvoorstellen**. Zo verschilt bijvoorbeeld in zone Dampoort de ontworpen situatie in eerdere plannen sterk van de huidige situatie. Verschillende knelpunten gaan dan ook niet over de huidige situatie, maar over de eerder ontworpen situatie. Een 'conflict met fietsers aan het Stationsplein' is er bijvoorbeeld vandaag nog niet, maar kan in de toekomst ontstaan.

De kaarten zijn **een zo volledig mogelijke synthese** van alle kansen en knelpunten. Alle kansen en knelpunten op kaart worden ook tekstueel benoemd in de matrix onderaan. De matrix is uitgebreider dan de kaart en bevat extra kansen en knelpunten die moeilijk weer te geven zijn op de kaart.

De kansen en knelpunten zijn **geordend per thema**. Alle thema's hebben een specifieke kleur.

- **Mobiliteit**
- **Stedenbouw**
- **Ecologie**
- **Infrastructuur**

Zone 1: **Kortrijksesteenweg**



Mobiliteit

OV-haltes

- Onderzoekszone locatie eindhalte
- • hoppin punt
  • overstap bus-tram met hoppin punt?
  • onderzoekszone halte Carrefour
- onderzoekszone tramhalte
- onderzoekszone tramhalte
- hoppin punt
- connectie tramlijnen

Tramtracé/bus

- alternatief via KBC niet uitvoerbaar

Oversteek-baarheid

- recreatieve as Parkbos - kasteel Borluut
- Drie Sleutels
- kruispunt Schoonzichtstraat
- tunneldak treinspoor: oost-west
  tunnel: noord-zuid
- ontwikkeling IPES
- Complex E40
- Driekoningen (link The Loop-Zwijnaarde)
- Maalte: schoolgaande jeugd

Ontsluiting en circulatie

- keerbeweging Drie Sleutels: rotonde of kruispunt
- keerbeweging tunneldak treinspoor
- op- en afrittencomplex E40-N43: vereenvoudiging van het complex te onderzoeken in functie van meerwaarde voor het dossier
- keerbeweging kruispunt Driekoningen
- behoud aansluiting R4 te onderzoeken

Conflictpunten

- fiets-auto: einde tunnel
- keerbeweging tunneldak
- conflict fiets-auto: einde tunnel
- conflict E40 - R4 - N43

Parkeren

DUIDELIJK PARKEERBELEID & COMMUNICATIE

- problematiek vrachtwagens
- parking Aldi & Parkbos: onderzoek P&R
- parking Carrefour: onderzoek P&R

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfs-kwaliteit

LAANEFFECT STEDELIJKE INVALSWEG

- kwalitatieve wachtruimte halte
- stedelijk knooppunt
  kwalitatieve wachtruimte halte
- kwalitatieve wachtruimte halte
- kwalitatieve wachtruimte halte
- stedelijk knooppunt
  plein Maalte: verblijfskarakter versterken

Erfgoed

- beschermde zichtas:
  Parkbos - Kasteel Borluut
  beschermd monument: park en dreef
- beschermd monument: architectenwoning
  beschermd monument: station en omgeving
  beschermd cult. landschap: kastelensite
- beschermd monument:
  Domein Maaltekasteel

Barrières

BARRIÈREWERKING KORTRIJKSESTEENWEG

- fiets- en voetgangerstunnel
  oud station St-Denijs-Westrem

Ecologie

Groenblauw netwerk

ONDERZOEK RUIMTE VOOR WATER IN STRAATPROFIEL

- afwatering complex E40
- bestaande gracht steenweg
- bestaande Maaltebeek

Vergroening en klimaat-adaptatie

GROENSTRUCTUURPLAN BOMENRIJ EN GROENE BERMEN

- versterken groene connectie
  Parkbos - kasteel Borluut
- plein Maalte: ruimte voor water, groen en ontharding
  groene connectie
  Maria Middelares - Maaltepark

Waardevol groen

- dreef parkdomein Borluut
  Parkbos: geheel
  3 bomen portaal parkbos
- samenkomst Parkbos met N43
- Maaltepark

Infrastructuur

Tram- en bus-infrastructuur

- aansluiten tramlijn thv bocht en aantakking op kruispunt

Weg-infrastructuur

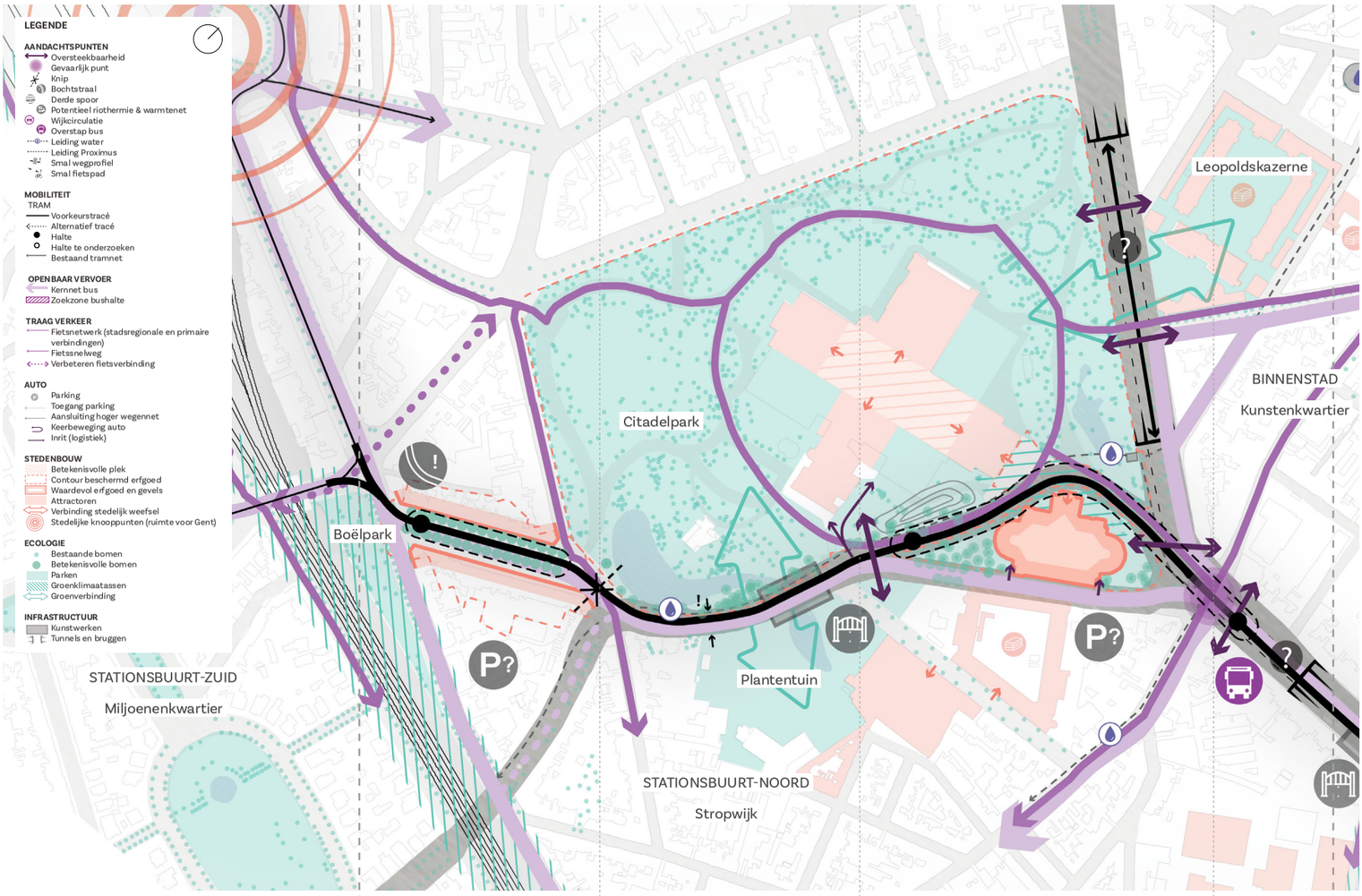
Kunstwerken

- behoud tunnel mogelijk i.f.v. tram en fiets?
  • breedte
  • hoogte

Ondergrond

- gasleidingen fluxys en fluvius tussen treinsporen en tunneldak

Zone 2: **Parkplein – Ter Platen**



Mobiliteit

OV-haltes
- onderzoekszone halte Parklaan
- onderzoekszone 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 Karel Lodewijk Ledeganckstraat
- oversteekbaarheid t.h.v. Eekhout
- oversteekbaarheid t.h.v. Kunstlaan
- oversteekbaarheid t.h.v. kruispunt Heuvelpoort

Ontsluiting en circulatie
- knip Fortlaan
- fietsverbinding Studentenbuurt-Sterre
- inrit parking ICC logistieke inrit gebouwencluster
- Circuit Walk
- laden en lossen MSK
- circulatie Hofbouwlaan
- drop-off zone toeristenbus Ch. De Kerchovelaan
- fiets-, bus- en auto-as Kunstlaan
- integratie tunnel en lokale wegennet

Conflictpunten
- fietsverbinding Fortlaan - Monterreystraat
- snelheidsregime tram door Museumplein
- dwangpunt tunnelsleuf t.o.v. bus/auto/fietsroute Kunstlaan

Parkeren
- bewonersparkeren Parklaan
- parkeren Museumplein en Hozeepark
- parkeren Hofbouwlaan

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfskwaliteit
- bijzondere plek SMAK-Floraliënhal
- koppeling Circuit walk - Heuvelpoort

Erfgoed
- beschermd stadsgezicht Parklaan, incl. monumentale bomen
- contour beschermd cultuurhistorisch landschap Citadelpark
- beschermd monument MSK

Barrières

Ecologie

Groenblauw netwerk
- aansluiting Groene Recreatieve Ring t.h.v. Park Delphine Boël
- 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 Kerchovelaan

Waardevol groen
- monumentale bomen Parklaan
- monumentale bomen parkrand Citadelpark
- bomen middenberm Ch. De Kerchovelaan
- bemaling tunnel Heuvelpoort

Infrastructuur

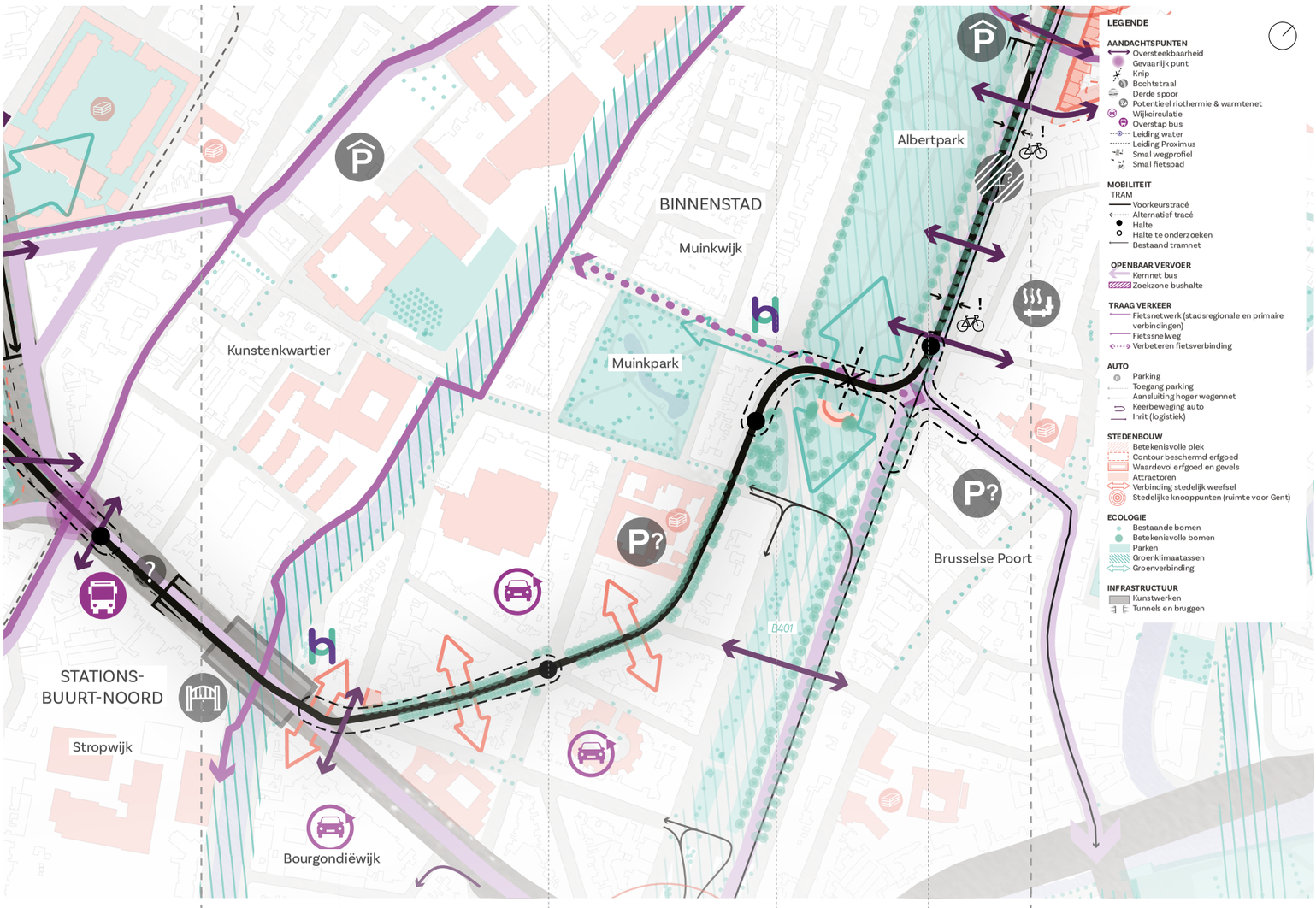
Tram- en businfrastructuur
- trambocht Parkplein
- niveauverschil tramvallei
- bovenleidingen Museumplein

Weginfrastructuur
- beschikbare ruimte E. Clauslaan
- gelijkgronds kruispunt Heuvelpoort

Kunstwerken
- brug Plantentuin
- groen tunneldak met bomen
- lengteprofiel tunnel Heuvelpoort

Ondergrond
- waterleiding Farys en pompgebouw

Zone 3: **Tentoonstellingslaan – Zuid**



Mobiliteit

OV-haltes
- onderzoekszone halte Tentoonstellingslaan
- onderzoekszone halte(s) Vijfwindgatenstraat / Acht Meiplein

Tramtracé/bus

Oversteekbaarheid
- oversteekbaarheid Bourgondiëwijk
- oversteekbaarheid Zuidparklaan t.h.v. B401
- oversteekbaarheid Zuidparklaan t.h.v. Zuidpark

Ontsluiting en circulatie
- wijkcirculatie Bourgondiëwijk
- afslagbeweging brandweer Bourgondiëwijk
- wijkcirculatie Muinkwijk
- fietsrelatie Ledeberg-Muinklaan
- laden en lossen Delhaize
- downgraden B401 naar 2x1
- verschuiving B401 naar Zuidparklaan en Callierlaan
- knip J. De Bruyckerdreef
- nieuw kruispunt t.h.v. F. Benardstraat
- fietspad tussen de bomen F. Orbanlaan
- laden en lossen F. Orbanlaan

Conflictpunten

Parkeren
- bewonersparkeren Muinkwijk
- bewoners-parkeren Clarissenstraat

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfskwaliteit

Erfgoed
- beschermd stadsgezicht hoekcomplex Wenemaerstraat - Tentoonstellingslaan
- monument Oorlogsslachtoffers

Barrières
- verbinding Muinkwijk-Bourgondiëwijk t.h.v. Ter Platen
- verbinding Muinkwijk

Ecologie

Groenblauw netwerk
- passage Groenklimaatas 4
- verbinding Zuidpark-Muinkpark via Muinklaan
- verbinding Zuidpark
- passage ontdubbelde Groenklimaatas 4

Vergroening en klimaat-adaptatie

Waardevol groen
- bomen Tentoonstellingslaan (klimaatstraat)
- bomen Acht Meiplein
- bomen F. Orbanlaan

Infrastructuur

Tram- en businfrastructuur
- trambochten Clarissenstraat - De Bruckerdreef - Orbanlaan (calamiteiten)
- derde spoor Zuidparklaan

Weginfrastructuur
- uitdienstneming / afbraak fly-over

Kunstwerken
- Ter Platenbrug

Ondergrond
- zoekzone riothermie

Zone 4: **Zuid - Kasteellaan**



Mobiliteit

OV-haltes
- transferium Graaf van Vlaanderenplein
- operationele optimalisatie transferium
- onderzoekszone halte Sint-Annaplein
- onderzoekszone 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
- 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-Heirnis

Conflictpunten
- kruispunt Vlaanderenstraat
- kruising fietsroute t.h.v. inrit parking
- doorvaarhoogte boten t.o.v. doorstroming tram

Parkeren
- bewoner-sparkeren Macharius-Heirnis

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfskwaliteit
- ruimte voor de Capitole
- leefbaarheid Zuidstationstraat
- smalle voetpaden
- bijzondere plek Sint-Annaplein
- smalle voetpaden

Erfgoed
- beschermd stadsgezicht gevelrij Graaf van Vlaanderenplein
- beschermd stadsgezicht Sint-Annaplein
- onderbroken zichtas Keizer Karelstraat - Sint-Annakerk

Barrières
- barrièrewerking t.h.v. transferium
- stedelijk ensemble Sint-Anna - Zuid

Ecologie

Groenblauw netwerk
- ruimte voor ontharding Sint-Annaplein
- passage Groenklimaatas 3

Vergroening en klimaatadaptatie
- groene luwteplek Sint-Anna
- beheersbaarheid publieke ruimte

Waardevol groen
- monumentale bomen Graaf van Vlaanderenplein
- monumentale bomen Sint-Anna
- bomen Kasteellaan

Infrastructuur

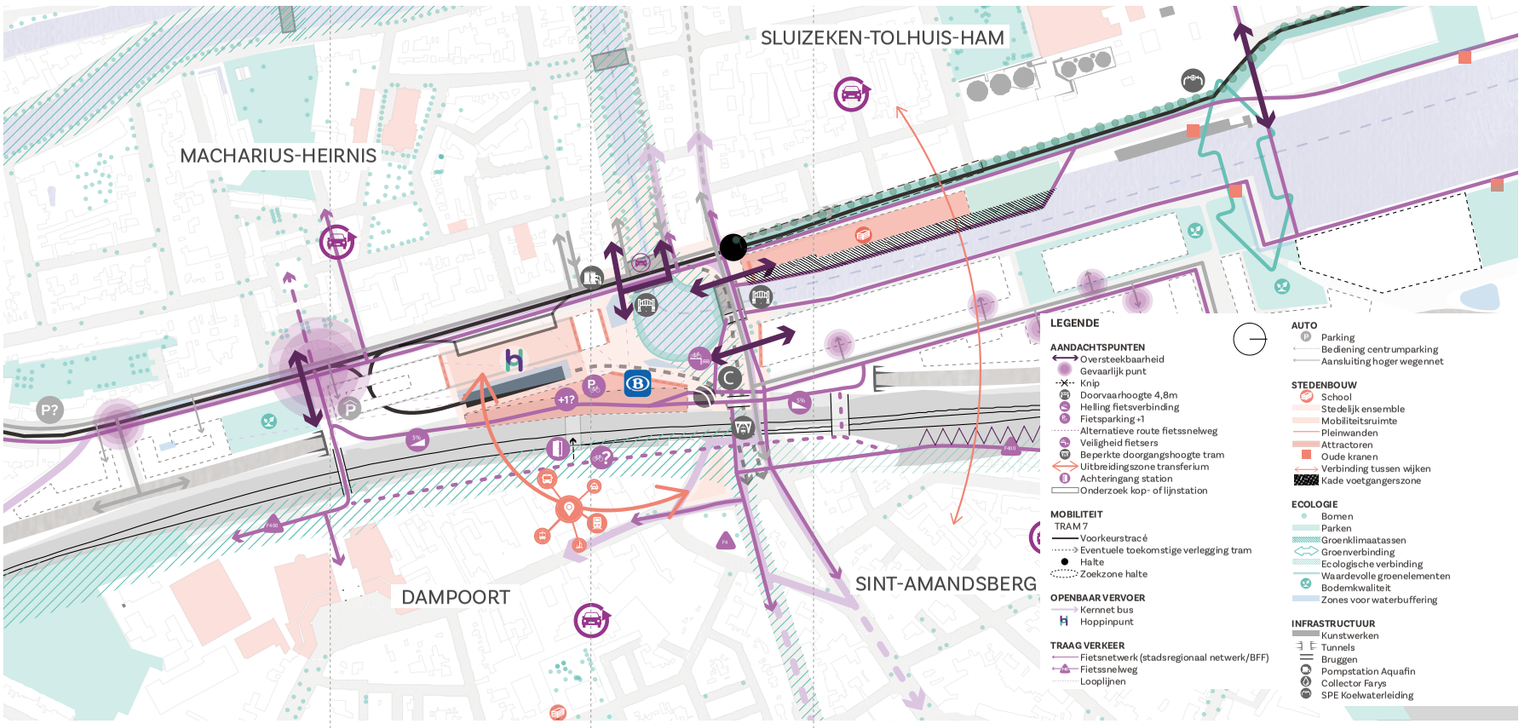
Tram- en businfrastructuur
- bochtstraal Nieuwenbosch
- bovenleidingen Sint-Annaplein
- beschikbare breedte Nieuwenbosstraat

Weginfrastructuur
- aangepaste inrit parking Zuid

Kunstwerken
- Lousbergbrug en Nieuwenbosbrug
- breedte bruggen

Ondergrond
- canalisatie Proximus

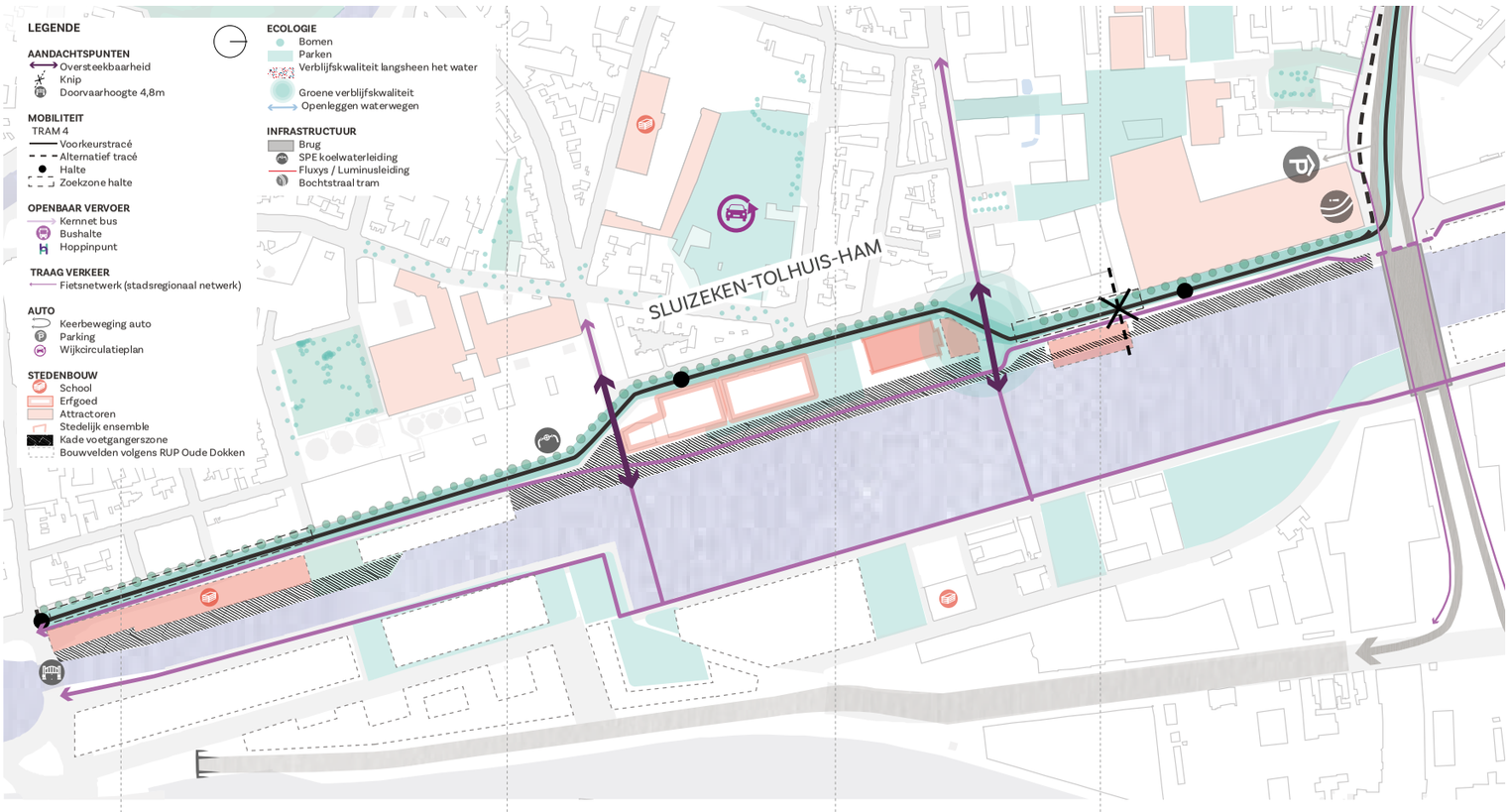
Zone 5: **Dampoort**



Voetnote: Dit zijn aandachtspunten geformuleerd op het ontwerp uit het Stedenbouwkundig Plan Dampoort (2021) en RUP Dampoort (2022), de vertrekbasis voor dit segment.

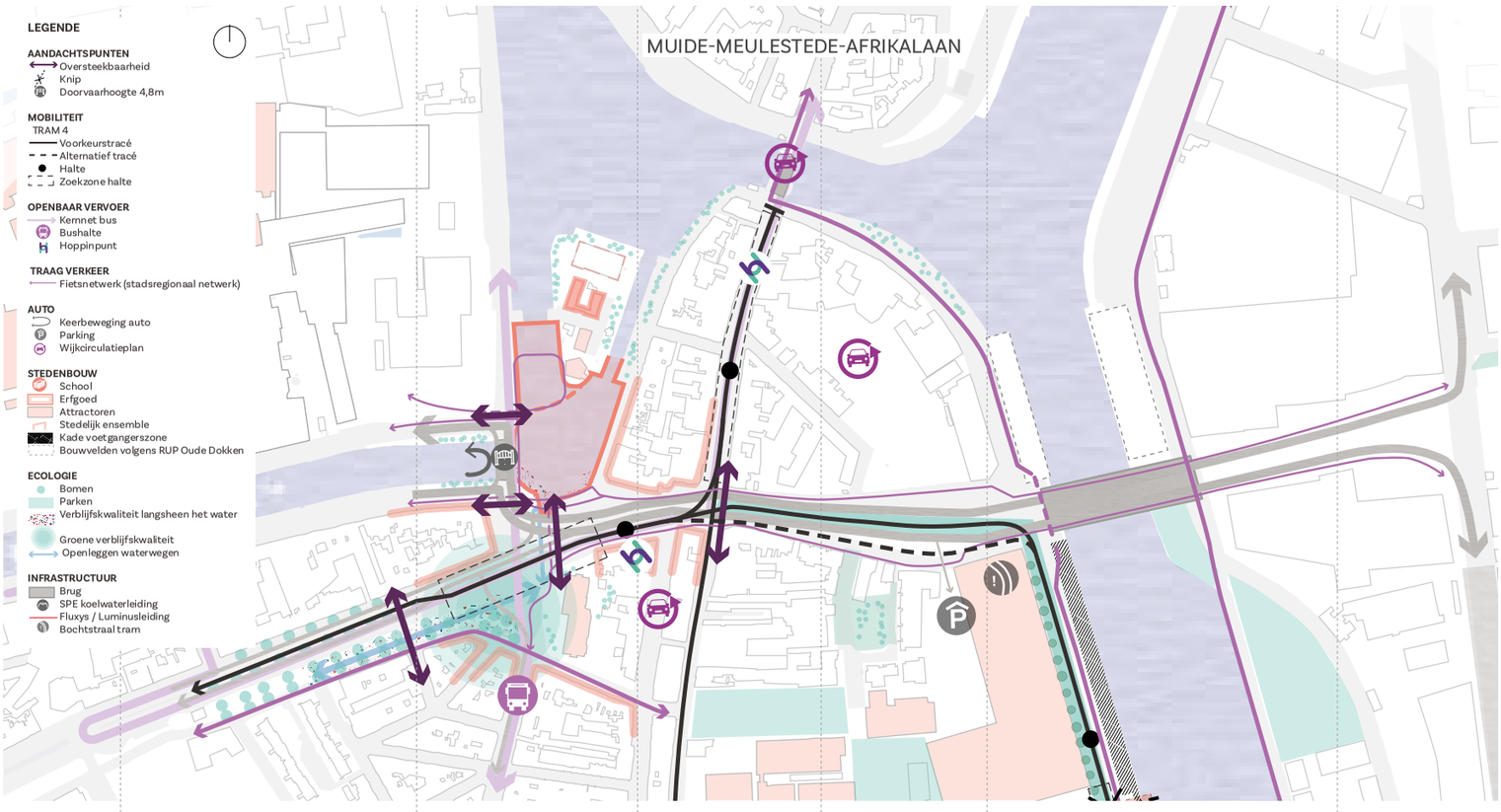
OV-haltes		(semi-)dynamische oplossingen voor compact bus- en tramstation binnen voorziene ruimte in RUP (aandacht voor fasering)		onderzoekszone halte Artevelde
Tramtracé/bus			vertramming lijn 3 en tram-verlenging richting Lochristi niet hypothekeren	
Oversteekbaarheid		conflict fiets- én voetgangersstromen 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	Koopvaardijlaan als verbinding naar R40 ontsluiting Sint-Amandsberg route F400 nog niet afgeklopt, aandacht voor aansluiting fietstunnel
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 uitlooprruimte vanuit het station vs. tram- en fietsbewegingen	fietsinfrastructuur te onderzoeken ifv 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 Zwaaikom?)	fietsenstalling op niveau +1? kostprijs en sociale veiligheid bij ondergrondse fietsenstalling	
Stedenbouw				
Publieke ruimte en verblijfs-kwaliteit	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, toeristenbus-sen en Flixbussen, fietsenstalling, ondergrondse parking, taxi's, deelauto's deelsteps en -fietsen, kiss&ride, ..) Antwerpenplein mee in de scope? uitgebreid programma transferium versus kwaliteit van de publieke ruimte mix van functies ikv sociale veiligheid	ontmoetingsplek thv halte Artevelde conflict fietsers thv stationsplein contact met water Zwaaikom vergroten wandelroute van tijdelijk station naar sporen aanmeerplaats watertaxi en niet-gemotori-seerd 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-Amandsberg
Ecologie				
Groenblauw netwerk		ECOLOGISCHE VERBINDING LANGS OOSTZIJDE SPOORWEGBERM WATERINFILTRATIE		
		SAMENKOMST GKA'S IN GROENKNOOP		
Vergroening en klimaat-adaptatie	hemelwaterbuffering langs Kasteel-laan en Heernislaan locatie groenzones ifv bodemkwaliteit werken met bodemverbeterende planten/bomen	minimale verharding ifv maximale verblijfs- en beweegruimte OV-plein met aandacht voor voldoende schaduwwerking laanbeplanting Kasteellaan ondergrondse buffer- en infiltratievoorziening tussen parking en autotunnel	verlaging kaaimuren voldoende klimaat-robuust bij stijgend waterpeil minimale verharding ifv maximale verblijfs- en beweegruimte Stationsplein met aandacht voor voldoende schaduwwerking hemelwaterbuffering rond Zwaaikom	hemelwaterbuffering in groene randzones en taluds van de R40 locatie van groenzones kiezen ifv bodemkwaliteit
Waardevol groen			waardevolle vegetatie op kaaimuren grote boom op Zwaaikom	grote boom op de Kleindokkaai
Infrastructuur				
Tram- en bus-infrastructuur		INVLOED SPOORUITBREIDING OP ONTWERP toekomstgerichte configuratie tram- & busstation flexibiliteit en dimensionering transferium ikv benodigde capaciteit in verschillende fasen inpassing draaicirkels en wissels tram	doorsteek onder spoorviaduct garanderen voor verlenging tram tijdelijk station tijdens werken, ook tijdelijke perrons? doorstroming bus onder spoorviaduct en op Dampoortbrug	locatie (tijdelijke) halte tram 4 thv Artevelde
Weg-infrastructuur		tunnelveiligheid: conflict tunnelmonden vs. afstand tot kruispunt met VRI ontwerpsnelheid ifv dimensionering R40 toekomst gericht ontwerp ondergrondse parking ifv modal shift	routes voor uitzonderlijk vervoer	tunnelveiligheid: conflict tunnelmonden vs. afstand tot kruispunt met VRI tracé tunnel afstemmen op spooruitbreiding Infrabel
Kunstwerken	lage winterzon bij uitrijden tunnel	hellingspercentage fiets afwijkend	mogelijkheid wandel- en fietsverbinding onder bruggen ankerpunten en stabiliteit kaaimuren	
Ondergrond		VERVUILDE ONDERGROND, ARCHEOLOGIE (SPAANS KASTEEL, FORTIFICATIELIJN, HISTORISCHE WATERLOOP, OORLOGSRESTANTEN,...) pompstation Aquafin in middenberm Kasteellaan	conflict bundel nutsleidingen/riolering met tunnel	SPE koelwaterleiding

Zone 6: **Dok Zuid – Tolpoort** deel 1



OV-haltes	onderzoekszone halte Artevelde Hogeschool	onderzoekszone halte Ham (haltes zo dicht mogelijk bij bruggen)		onderzoekszone halte Dok Noord (haltes zo dicht mogelijk bij bruggen)
Tramtracé/bus		lijnvoering bus		
Oversteek-baarheid		oversteekbaarheid ter hoogte van Matadibrug	oversteekbaarheid ter hoogte van Bataviabrug	veilige voetgangersoversteek ter hoogte van Dok Noord
Ontsluiting en circulatie		WIJKCIRCULATIE SLUIZEKEN - TOLHUIS - HAM		
		wijkcirculatie	circulatiemaatregelen thv Stapelplein	ontsluiting bouwvelden RUP circulatiemaatregelen thv Muidelaan voor doorgaand verkeer richting Dok Noord (uitz. hulpdiensten en leveringen)
Conflictpunten	brandweertoegankelijkheid 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
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 verblijfs-kwaliteit	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		
	opportuniteit tot ontharden en water inflitratie tussen Metselaarsstraat en Matadibrug		opportuniteit tot ontharden en water inflitratie ter hoogte van parkzone Stapelplein	
Vergroening en klimaat-adaptatie		MAXIMAAL VERGROENEN VAN TRAMBEDDING & INZETTEN OP AANPLANTEN BOMEN LANGSHEEN TRACÉ		
			Stapelplein als groenruimte met bruikbare en kwalitatieve verblijfsruimte	
Waardevol groen				
Infrastructuur				
Tram- en bus-infrastructuur				
Weg-infrastructuur	Mogelijke verplaatsing Dieselmotor Luminus			bereikbaarheid kades voor onderhoud
Kunstwerken				
Ondergrond		LUMINUS KOELWATERLEIDING FLUXYS GASLEIDING		

Zone 6: **Dok Zuid – Tolpoort** deel 2



Mobiliteit

OV-haltes
- onderzoekszone halte Neuseplein
- gecombineerde halte bus/tram?
- onderzoekszone halte Voormuide

Tramtracé/bus
- combineren OV-corridors Tolhuislaan en Sint-Salvatorstraat?
- alternatief tracé via Sassekaai
- onderzoek centrale trambedding of ten zuiden van R40

Oversteek-baarheid
- oversteekbaarheid voet-gangers Blaisantvest
- vormgeving over-steekbaarheid onder Neuseplein
- oversteekbaarheid Voormuide en Sint-Salvatorstraat

Ontsluiting en circulatie
- BESTENDIGEN R40. WEGENCATEGORISERING. ROUTES UITZONDERLIJK VERVOER
- knip voor doorgaand verkeer richting Dok Noord (uitz. hulpdiensten en leveringen)

Conflictpunten
- connectie Gasmeterlaan - Nieuwevaart
- aansluiten op toekomstige herinrichting Blaisantvest (2x1)
- busbundel Tolhuislaan - Wiedauwkaai
- tram kruist met R40
- weren doorgaand verkeer in Voormuide
- tram kruist met R40
- tram kruist met R40

Parkeren
- beperkt langsparkeren korte termijn of bewoners

Stedenbouw

Publieke ruimte en verblijfs-kwaliteit
- kwalitatieve verblijfsruimte Neuseplein en omgeving
- verblijfsruimte in relatie tot waardevolle kademuren
- stedelijk voorplein voor lokaal dienstencentrum
- verblijfskwaliteit Voormuide
- ruimte voor horeca vrijwaren
- kansen publieke ruimte bij zuidelijke trambedding?

Erfgoed
- beschermd stadsgezicht voorhaven Tolhuisdok

Barrières
- tramtracé + R40 barrière minimaliseren tussen Tolhuis en Voormuide

Ecologie

Groenblauw netwerk
- aansluiten op Blaisantvest
- openleggen waterwegen + impact op stabiliteit en grondwater

Vergroening en klimaat-adaptatie
- MAXIMAAL VERGROENEN EN ONTHARDEN
- zachte oevers voor ecologische voordelen en verblijfskwaliteit
- bestaand groen Neuseplein behouden en verder ontharden en vergroenen

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)

Weg-infrastructuur
- fietstunnel vanuit Gasmeterlaan
- fietsonderdoorgang naar Nieuwevaart over historisch staketsel
- fietsonderdoorgang Neuseplein

Kunstwerken
- Tolhuisbrug te vervangen?
- Collector Aquafin

Ondergrond
- FLUXYS



4. **Uitgangspunten**

Wat zie je op de volgende pagina's?

Op de volgende pagina's staan alle locatiespecifieke uitgangspunten. Dit betreft het vierde luik van het vierluik. Dit zijn de uitgangspunten waarover de partners het eens zijn en die betrekking hebben tot één zone of slechts een deeltje van het tracé. Deze zijn in grote mate vertaald in de inzichten per zone, zie hoofdstuk 2.

Deze uitgangspunten zijn de basis waarvan we vetrekken in het ontwerpend onderzoek. Dit blijft zo totdat het studiewerk aantoont dat een bepaald uitgangspunt bijvoorbeeld technisch niet mogelijk is. Op de kaart staat de grens van het projectgebied aangeduid.

Deze grens kan nog wijzigen doorheen het project. In de matrix eronder geven we alle uitgangspunten weer, geordend per thema. Hieronder sommen we alle thema's op, met per thema enkele belangrijke aandachtspunten over hoe je de kaarten moet lezen.



Traminfrastructuur
Met 'gemengd' bedoelen we het mengen met autoverkeer, niet het mengen met voetgangers, fietsers of bussen. De lijnen op het schema zijn een indicatieve weergave van de ligging van de traminfrastructuur in het wegprofiel.



Busbediening
De lijnen op het schema zijn een indicatieve weergave van de ligging van de busroutes in het wegprofiel.



Fietsinfrastructuur
Met 'gemengd' bedoelen we het mengen met gemotoriseerd verkeer, niet het mengen met voetgangers.



Voetgangers
Bij locaties die aangeduid worden als 'verblijfsruimte' hebben we extra aandacht voor voetgangers. Dit kan gaan om brede voetpaden, een woonerf ... De exacte vorm ligt nog niet vast.



Snelheidsregime
De 'ontwerpsnelheid' is de maximale snelheid waarvoor het ontwerp gemaakt wordt. De snelheid kan eventueel minder worden, maar het uitgangspunt is om niet hoger te gaan. Bijvoorbeeld een snelheidslimiet van 30 km/u kan uiteindelijk nog verlaagd worden tot 20 km/u.



Autocirculatie
Het schema toont de gewenste circulatie van het autoverkeer en de inrichting die daarvoor nodig is.



Kruisingen
In het schema staan de gekende kruispuntoplossingen en alle wenselijke oversteekplaatsen aangeduid.



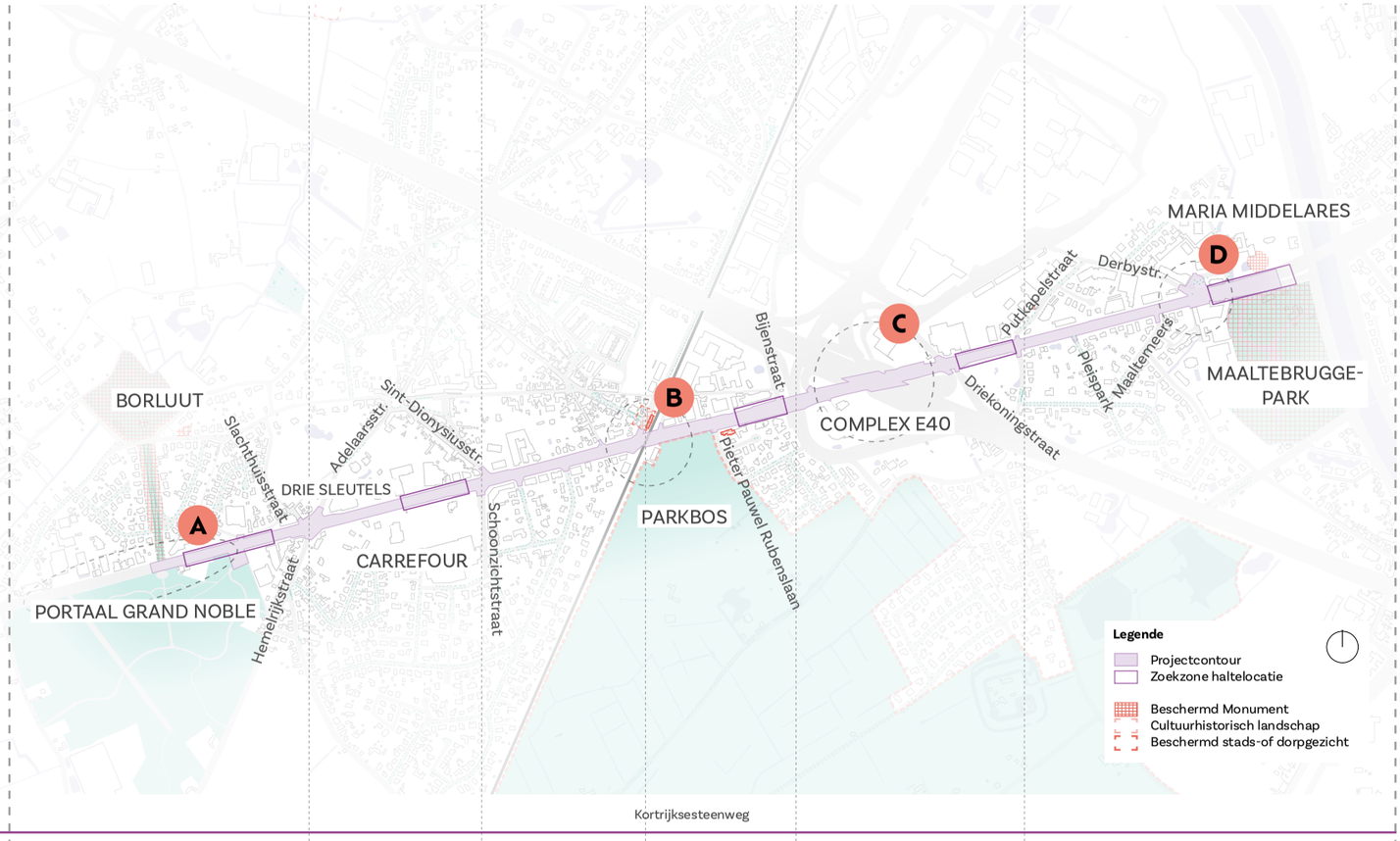
Parkeren, laden/lossen
In het schema staan de locaties waar parkeren niet wenselijk is of waar laden en lossen noodzakelijk is.



Ecologie
Onder 'gewenste groenstructuur' staan de reeds gekende locaties waar ruimte is of moet gezocht worden voor een duidelijke groenstructuur. Onder 'ruimte voor water' staan de reeds gekende locaties waar ruimte is voor infiltratie of buffering van regenwater.

Staat een uitgangspunt niet in de matrix?
Dan betekent het niet dat we het niet verder onderzoeken. Het betekent alleen dat er nog geen onderzoek gebeurde, of dit onderzoek nog geen aanleiding gaf tot een uitgangspunt. We doen er dus nog geen uitspraken over.

Zone 1: **Kortrijksesteenweg**



Kortrijksesteenweg

Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

De lijnen geven de ligging van de traminfrastructuur in het wegprofiel weer.

Derbystraat

verknoping bussen en trams

Sint-Dionysiusstraat

Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

Hemelrijkstraat

Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken

Enkelrichting of dubbelrichting: nog te bepalen

aansluiten op bestaand dubbelrichtingsfietspad op brug

Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken

Voetgangersinfrastructuur van en naar haltes

schoolomgeving + ziekenhuis

Bebouwde kom

Ontwerpsnelheid

50

Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtingsverkeer 2x1
- Tweerichtingsverkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken

2x1 met voorsorteerstroken, afslagstroken en oversteken waar nodig te onderzoeken, onder voorbehoud van voldoende doorstroming

richtingen te onderzoeken

Verkeersfilter
Keerbewegingen

Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken

Opwaarderen en vernieuwen van de bestaande onderdoorgangen te onderzoeken

Parkeren: laden / lossen
- 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

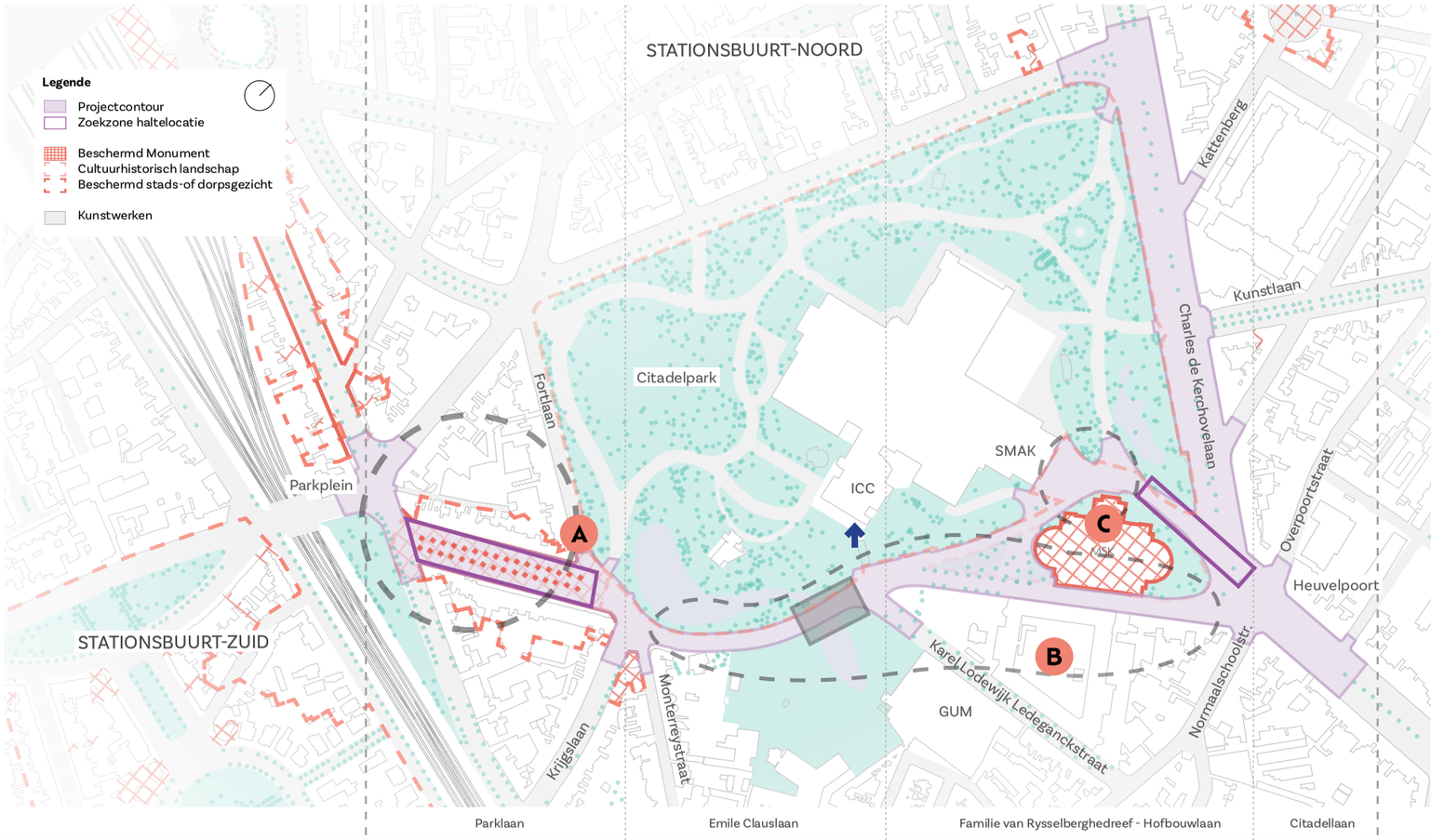
A Parkbos
- Kopstation met bufferruimte voor tram
- Faciliteiten aan de eindhalte (fietsvoorzieningen, toiletten, kleinschalig autoparkeren)
- Eindhalte niet in Borluut-Parkbos-as
- Halte wordt ook bediend door buslijnen
- Chauffeursfaciliteiten en tractiestation

B Tunnel Kortrijksesteenweg
- Nominale doorrijhoogte: 4,6m cfr. CROW
- Hoogte bovenleiding: 5,5m nominaal; 4,7m cfr. EN 50122-1;
- 3,8m praktisch minimum

C Complex E40
- Wegencategorisering (voorlopige versie Synthesenota Regionaal Mobiliteitsplan):
- E40: Europese hoofdweg
- B402 (Pegoudlaan): Vlaamse hoofdweg
- N43 (tussen Deinze en E40): interlokale weg
- N43 (vanaf E40 richting Gent): lokale weg

D Maalte
- Plein t.h.v. Derbystraat: te ontwikkelen als betekenisvolle plek

Zone 2: **Parkplein – Ter Platen** deel 1



Parklaan | Emile Clauslaan | Familie van Rysselberghedreef - Hofbouwlaan | Citadellaan

Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

De lijnen geven de ligging van de traminfrastructuur in het wegprofiel weer.

Excentrisch of asymmetrisch oost

noordelijk of centraal

Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

geen bus over Museumplein

Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken

kruising primaire fietsas. Fortlaan-Monterreystraat

Museumplein / Circuit Walk

Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken

Museumplein / Circuit Walk

kruising primaire fietsas Overpoortstraat-Normaalschoolstraat

Ontwerpsnelheid

30

30 50

autovrij Museumplein

30 50

bovengronds te onderzoeken. Tunnel 50km/u

30 50

50

Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtings-verkeer 2x1
- Tweerichtings-verkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken

Verkeersfilter
Keerbewegingen

2x1 en autoluw

filter op stadswegenis

autovrij Museumplein

2x1 in tunnel
2x1 bovengronds

Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken

Parkeren: laden / lossen
- Geen parkeren in het wegprofiel
- Extra aandacht voor laden en lossen
- Te onderzoeken

logistiek gebouwcluster

logistiek MSK

Ecologie
- Behoud bestaande laanbeplanting
- Behoud bestaande grote solitaire bomen
- Gewenste groenstructuur
- Ruimte voor water

beschermde bomen Parklaan

groen en onthard Museumplein

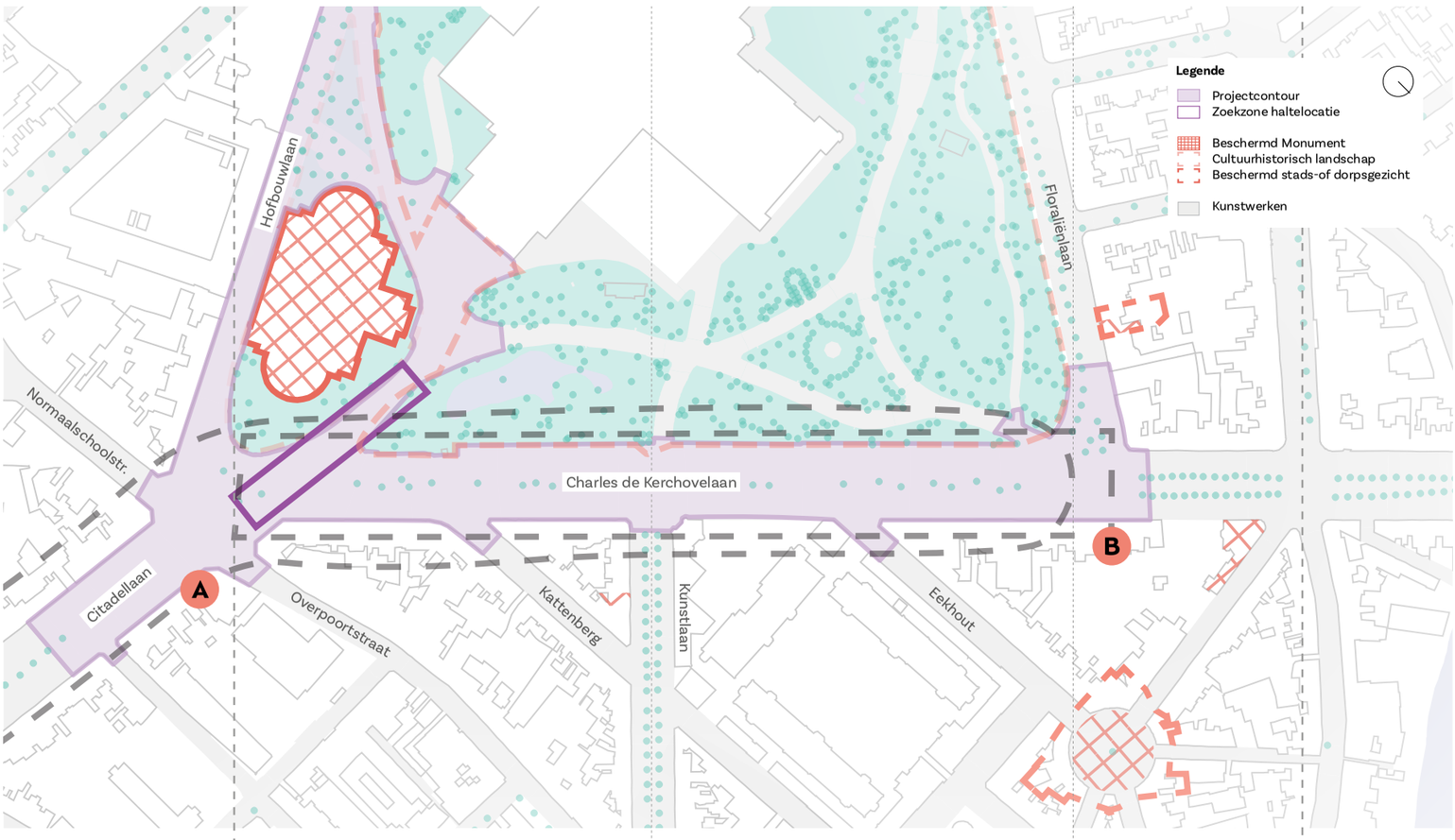
Overige uitgangspunten

A Parklaan
- Spooraansluiting: Parklaan Kortrijksesteenweg Sint-Denijslaan

B Emiel Clauslaan/ Hofbouwlaan
- Aandachtspunt muur Plantentuin en brug

C Museumplein
- Een groen en onthard Museumplein
- Floraliënhal centrale publieke ruimte
- Locatie Circuit Walk door tramvallei

Zone 2: **Parkplein – Ter Platen** deel 2



Charles de Kerchovelaan

Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

De lijnen geven de ligging van de traminfrastructuur in het wegprofiel weer.

Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

Normaalschoolstraat · Hofbouwlaan · Overpoortstraat · Kattenberg · Kunstlaan

Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken

kruising primaire fietsas Kunstlaan-Citadelpark

Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken

Ontwerpsnelheid

bovengronds te onderzoeken. Tunnel 50km/u

30 · 50 · 50

Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtings-verkeer 2x1
- Tweerichtings-verkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken

Verkeersfilter
Keerbewegingen

bovengronds 2x1

tunnellengte onbepaald

tunnel 2x1

Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken

Andere oversteekplaatsen nog te bepalen

Parkeren: laden / lossen
- Geen parkeren in het wegprofiel
- Extra aandacht voor laden en lossen
- Te onderzoeken

onderzoek naar drop-off zone toeristenbus i.f.v. museumcluster

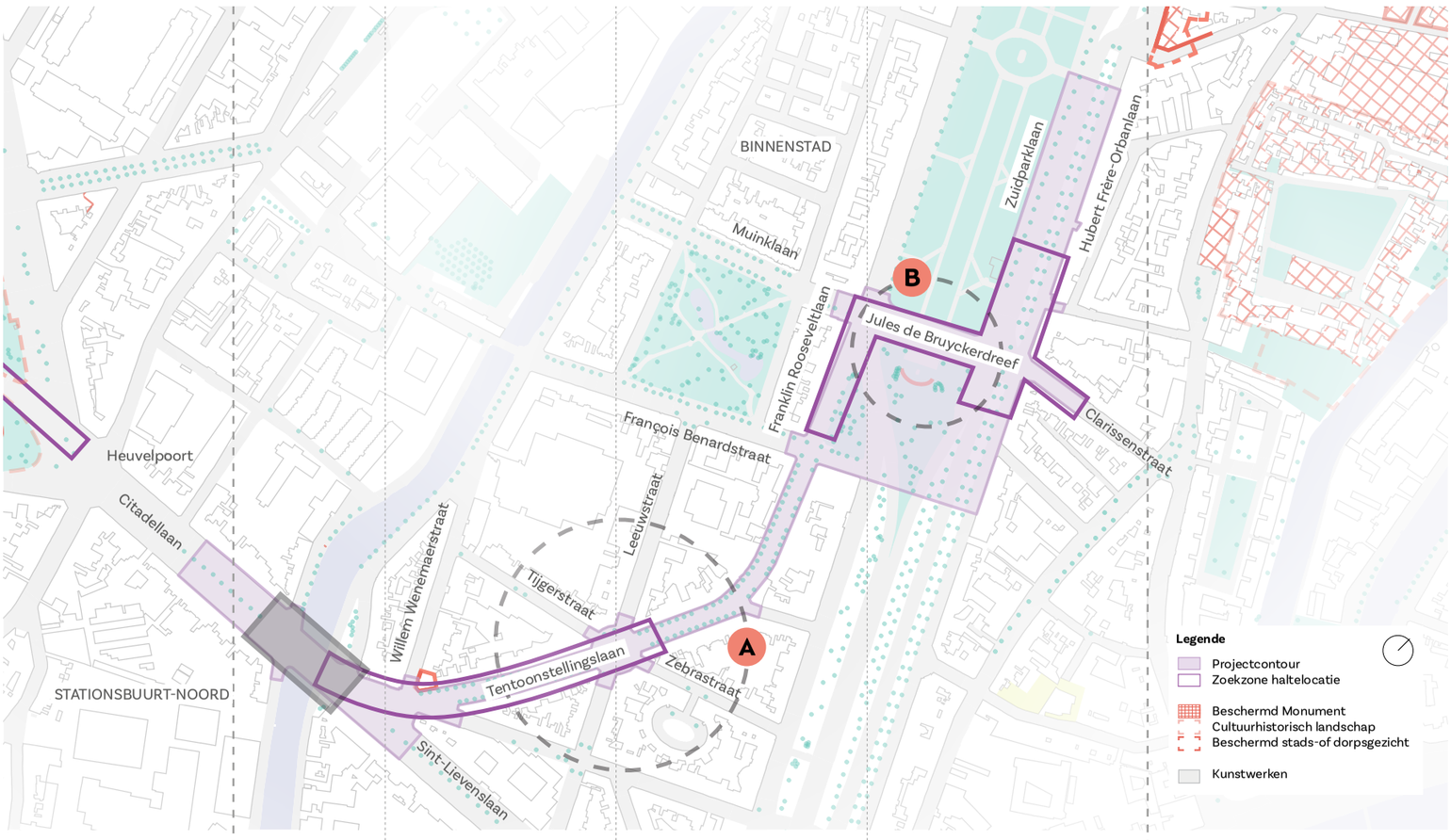
Ecologie
- Behoud bestaande laanbeplanting
- Behoud bestaande grote solitaire bomen
- Gewenste groenstructuur
- Ruimte voor water

Overige uitgangspunten

A Tunnel Heuvelpoort
- Tunnelrichtlijnen volgen die samengaan met de nodige lengte
- Geen uitzonderlijk transport door tunnel
- ADR-transporten eventueel mogelijk
- Dekking op tunneldak min. 1,2m
- Onderzoek verkeersbewegingen Heuvelpoort bovengronds
- Impact bemaling op bomenbestand Citadelpark

B R40 - Charles de Kerchovelaan
- Streven naar zachte overgang tussen park en stad (cfr. beheersplan Citadelpark)

Zone 3: **Tentoonstellingslaan – Zuid**



Citadellaan | Tentoonstellingslaan | Franklin Rooseveltlaan | Jules de Bruyckerdreef | Zuidparklaan

Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

De lijnen geven de ligging van de traminfrastructuur in het wegprofiel weer.

noordelijk of centraal | Verder onderzoek naar doorstroming tram in relatie tot wijkcirculatie | ligging en aantal sporen te onderzoeken

Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken

kruising primaire fietsas Isabellakaai-Stropkaai

Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken

Ontwerpsnelheid

50 | 30 | 30

Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtings-verkeer 2x1
- Tweerichtings-verkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken
- Verkeersfilter
- Keerbewegingen

De Bruyckerdreef autovrij | Zuidparklaan | Frère-Orbanlaan

Verder onderzoek naar doorstroming tram in relatie tot wijkcirculatie

Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken

Parkeren: laden / lossen
- Geen parkeren in het wegprofiel
- Extra aandacht voor laden en lossen
- Te onderzoeken

Tankstation + Delhaize | De Bruyckerdreef autovrij | Zuidparklaan | Frère-Orbanlaan

Ecologie
- Behoud bestaande laanbeplanting
- Behoud bestaande grote solitaire bomen
- Gewenste groenstructuur
- Ruimte voor water

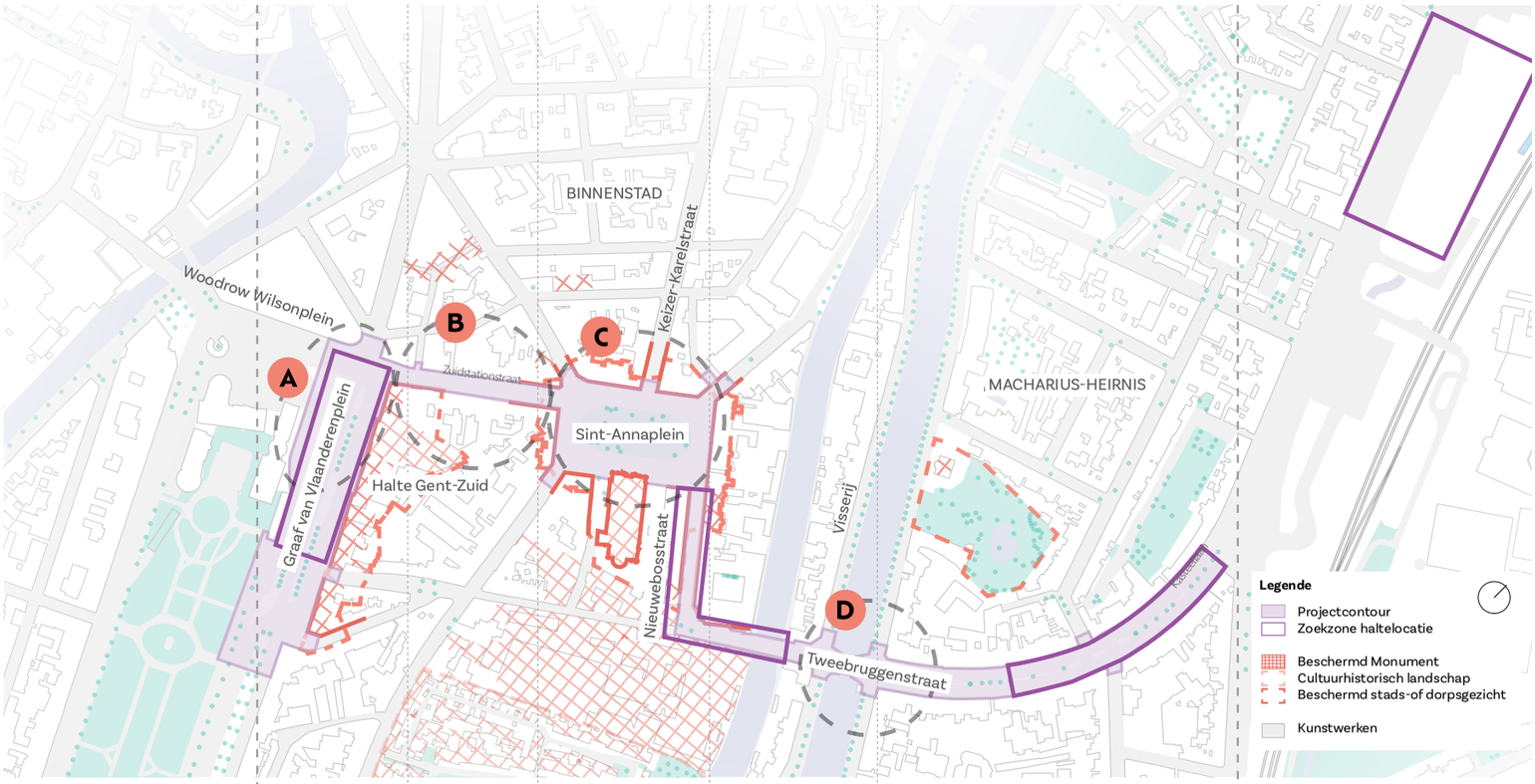
ontharding De Bruyckerdreef

Overige uitgangspunten

A Tentoonstellingslaan
- Onderzoek naar wijkcirculatie

B De Bruyckerdreef
- Geen aantakking Zuidparklaan op korte termijn
- Controle lange termijn in het kader van B401
- Nieuwe aantakking B401 op Benardstraat
- Verbinding parkhelften Zuidpark en Muinkpark
- Schuine doorsteek tram Acht Mei Plein te onderzoeken in combinatie met dubbele richting Rooseveltlaan

Zone 4: **Zuid – Kasteellaan**



Graaf van Vlaanderenplein | Zuidstationstraat | Sint-Annaplein | Nieuwenbosstraat | Tweebruggenstraat | Kasteellaan

Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

De lijnen geven de ligging van de traminfrastructuur in het wegprofiel weer.

Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken

kruising primaire fietsas Tweebruggenstraat-Zuidpark
kruising primaire fietsas Visserij
primaire fietsas Tweebruggenstraat

Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken

Sint-Annaplein

Ontwerpsnelheid

30 30

Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtings-verkeer 2x1
- Tweerichtings-verkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken

Verkeersfilter
Keerbewegingen

Te onderzoeken
- maximaal autoluw
- Eenrichtingsverkeer

t.h.v. kerk
t.h.v. Eendrachtstraat

Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken

Parkeren: laden / lossen
- Geen parkeren in het wegprofiel
- Extra aandacht voor laden en lossen
- Te onderzoeken

multifunctionele strook
Delhaize

Ecologie
- Behoud bestaande laanbeplanting
- Behoud bestaande grote solitaire bomen
- Gewenste groenstructuur
- Ruimte voor water

Overige uitgangspunten

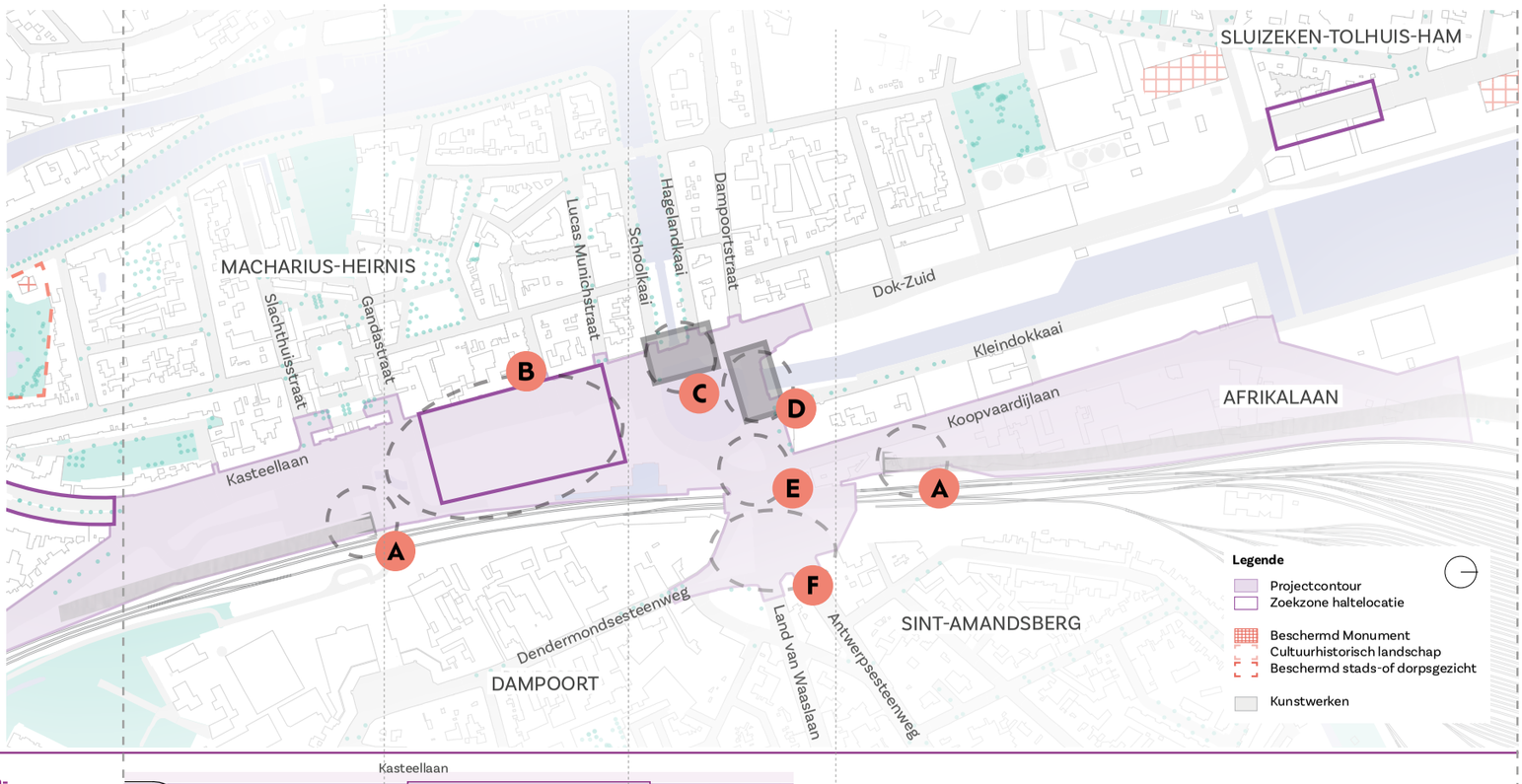
A Graaf van Vlaanderenplein
- Woodrow Wilsonplein is buiten scope (bushalte lijn 5)
- Gradueel downgraden van B401 tot plein (verkennend onderzoek B401)
- Voorziene oost-west-fietsverbinding (Tweebruggenstraat-Muinkkaai)
- Inkanteling in traminfrastructuur voor reeds bestaande tramlijnen
- Doorgaand verkeer i.f.v. parkeerroute
- Aansluiting fietsbeweging Vlaanderenstraat

B Zuidstationstraat
- Geen hoofdfietsas (deze loopt via Tweebruggen-straat). Fietsers in overbreedte.
- Ruimte voor multifunctionele strook

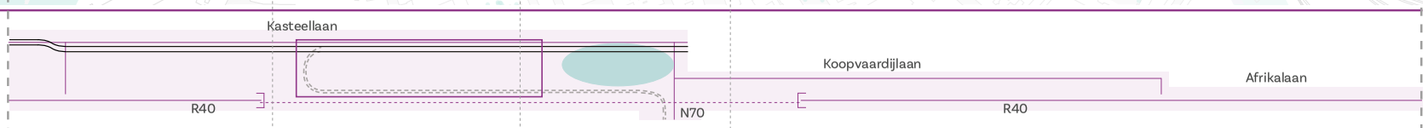
C Sint-Annaplein
- Knip t.h.v. de kerk
- Tram via noordzijde plein
- Geen tramhalte op Sint-Annaplein

D 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

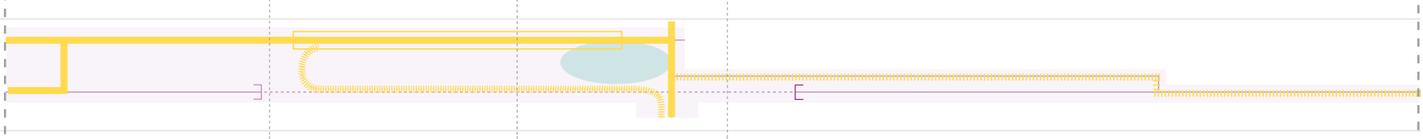
Zone 5: **Dampoort**



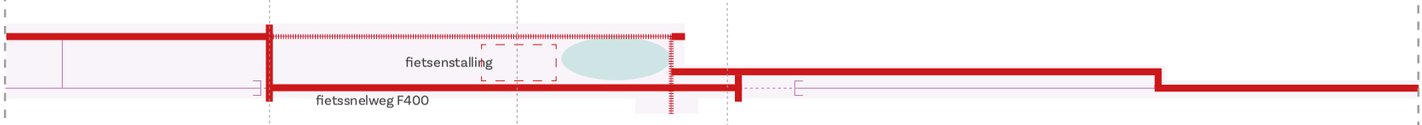
Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte



Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte



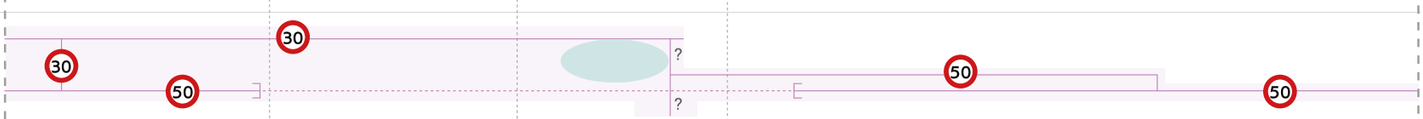
Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken



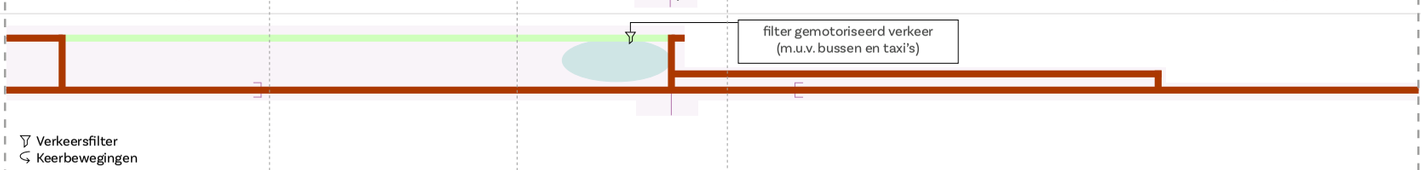
Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken



Ontwerpsnelheid



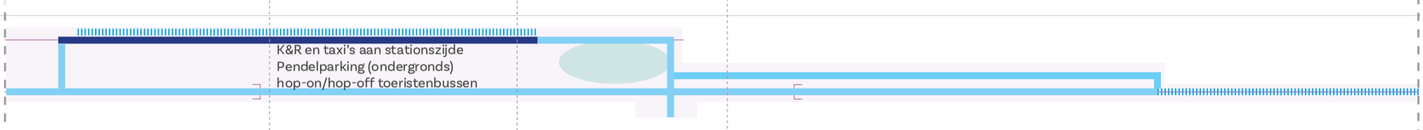
Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtings-verkeer 2x1
- Tweerichtings-verkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken



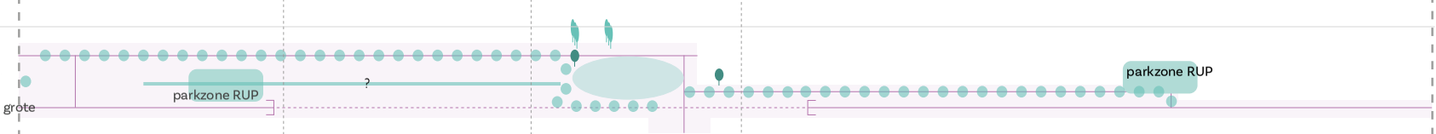
Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken



Parkeren: laden / lossen
- 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

A Dampoort tunnel
- Uitzonderlijk transport moet niet door de tunnel
- Evacuatie vanuit de tunnel nodig om de 100 m
- Langsventilatie noodzakelijk
- niet hypothekeren van eventuele spoor-weguitbreiding (randvoorwaarde)
- Tunnelrichtlijnen volgen die samengaan met de nodige lengte

B Transferium Dampoort
- Niet hypothekeren doortrekking tramlijn 7 (richting Lochristi)
- Niet hypothekeren realisatie van tramlijn 3 (eindhalte aan Dampoort)
- Geen halteren voor internationale lange afstandsbussen
- Niet hypothekeren spooruitbreiding

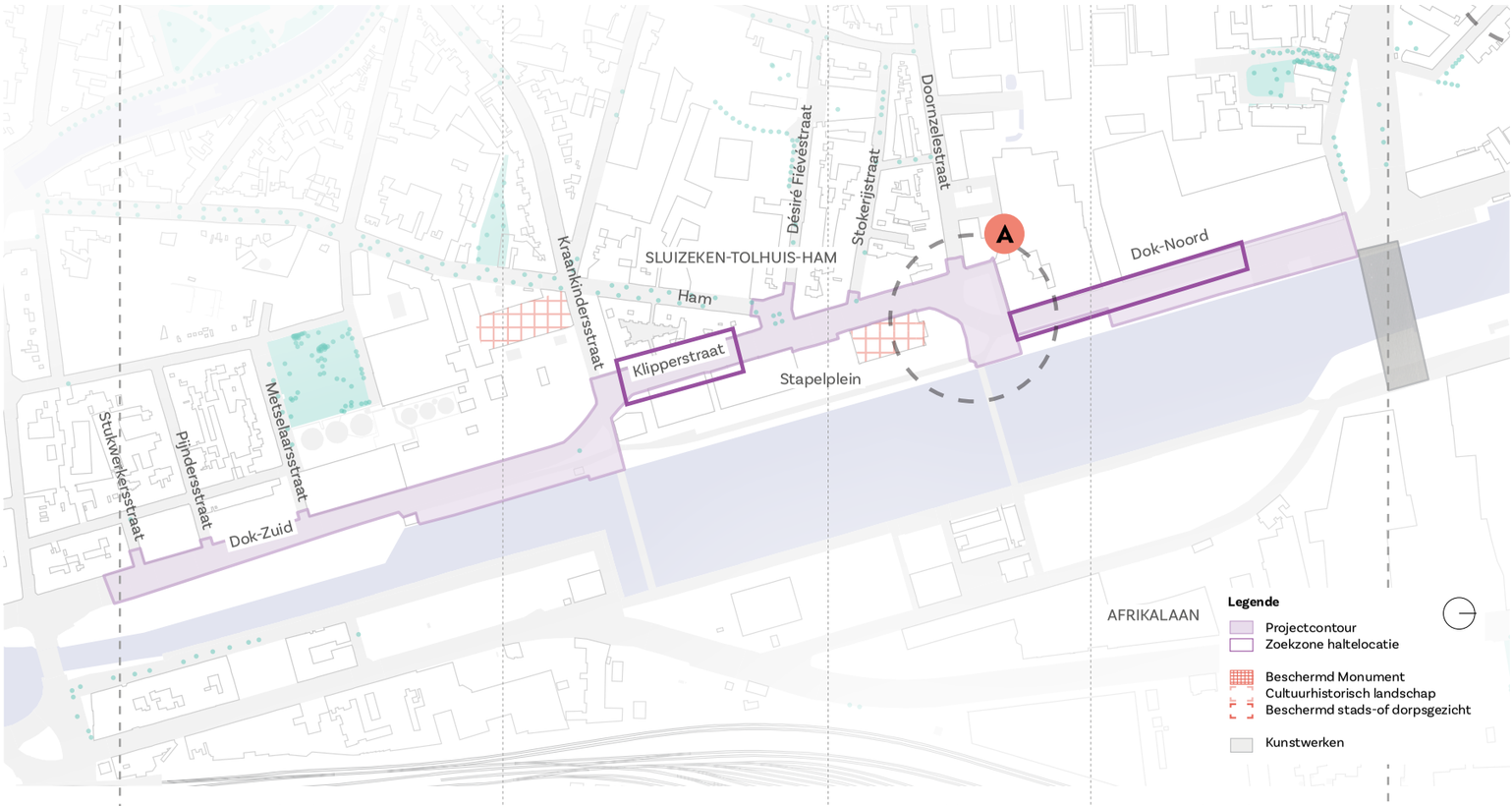
C Oktrooibrug
- Niet belemmeren van de vaarbeweging in de zwaaikom
- Doorvaartbreedte blijft behouden
- Knip gemotoriseerd verkeer thv Oktrooibrug (behalve voor bussen en taxi's)

D Dampoortbrug
- Niet belemmeren van de vaarbeweging in de zwaaikom
- Doorvaartbreedte blijft behouden

E Collector Farys
- DWA aansluiten op de collector van Aquafin
- RWA aansluiten op Handelsdok of zwaaikom (voorkeur op Handelsdok owv overstort DWA)
- De riolering moet het spoor kruisen Diameters 2000 en 1600
- RWA voorontwerp zat reeds in sifon
- Opwaartse uitgangspunten m.b.t. aansluiten toekomstige projecten

F Antwerpenplein
- Doorgaand autoverkeer naar R40 en stadinwaarts
- Niet hypothekeren verlenging T7
- Geen halteren voor internationale lange afstandsbussen voorzien
- Inrichten als "vestibule" voor het transferium

Zone 6: **Dok Zuid – Tolpoort** deel 1



Dok-Zuid | Klipperstraat | Stapelplein | Dok-Noord

Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

vrijliggende trambedding aan de waterkant van het wegprofiel

Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken

Gemengde kaaipromenade Oude Dokken voor voetgangers / fietsers (F99a)
Matadibrug
Bataviabrug

Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken

overal aandacht voor verblijfsruimte

Ontwerpsnelheid

30 | 20 | 20

Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtingsverkeer 2x1
- Tweerichtingsverkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken

t.h.v. Metselaarsstraat
filter thv Ham
filter t.h.v Atlantastraat
filter, bv.: ANPR

Verkeersfilter
Keerbewegingen

Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken

woonerf

Parkeren: laden / lossen
- Geen parkeren in het wegprofiel
- Extra aandacht voor laden en lossen
- Te onderzoeken

poorten EDF Luminus centrale
Dok-Noord

Ecologie
- Behoud bestaande laanbeplanting
- Behoud bestaande grote solitaire bomen
- Gewenste groenstructuur
- Ruimte voor water

Overige uitgangspunten

A Stapelplein
- Bouwvelden en voorschriften zoals vastgelegd in het RUP Oude Dokken
- Belangrijke fietsroute Bataviabrug – Doornzelestraat
- Ontsluiting bouwblok Z1P
- Plein te ontwikkelen als betekenisvolle plek

Zone 6: **Dok Zuid – Tolpoort** deel 2



Blaisantvest | Neuseplein | Muidelaan

Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

centrale of zuidelijke ligging: nog te bepalen

Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken

fietspaden apart van R40; eventueel gecombineerd met ventweg

Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken

afhankelijk van haltelocatie

Ontwerpsnelheid

20 50

Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtings-verkeer 2x1
- Tweerichtings-verkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken
- Verkeersfilter
- Keerbewegingen

woonerf (ventweg)
woonerf (ventweg)
20

Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken

Parkeren: laden / lossen
- Geen parkeren in het wegprofiel
- Extra aandacht voor laden en lossen
- Te onderzoeken

evt. parkeren langs de ventweg

Ecologie
- Behoud bestaande laanbeplanting
- Behoud bestaande grote solitaire bomen
- Gewenste groenstructuur
- Ruimte voor water

Overige uitgangspunten

A Neuseplein
- Bestendigen tracé R40 (Muidelaan – Neuseplein – Nieuwe Vaart)
- Niet hypothekeren heropenen waterloop Blaisantvest
- Vlotte overstap tussen bus en tram (hoppinpunt)

B Muidelaan
- Inrit parking Dok Noord
- Bochtstraal traminfrastructuur hoek Dok-Noord (cf. trillingstudie)
- Vaste ligging landhoofd Verapazbrug

Zone 6: **Dok Zuid – Tolpoort** deel 3



Voormuide

Tram-infrastructuur
- Vrijliggend
- Gemengd
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

Vrijliggend of gemengd - fysieke ligging onbepaald

Busbediening
- Wel
- Te onderzoeken
- Zoekzone halte

Fietsinfrastructuur
- Apart
- Gemengd
- Te onderzoeken

Voetgangers
- Voetpad
- Verblijfsruimte
- Te onderzoeken

Voormuide

Ontwerpsnelheid
20 20

Autocirculatie
- Eenrichtingsverkeer
- Tweerichtings-verkeer 2x1
- Tweerichtings-verkeer 2x2
- Autoluw karakter
- Te onderzoeken
- Verkeersfilter
- Keerbewegingen

één- of tweerichtingsverkeer te onderzoeken

Kruisingen
- Autotunnel/ onderdoorgang
- Gelijkgrondse oversteek voor voetgangers / fietsers
- Ongelijkgrondse oversteek voor voetgangers/fietsers
- Kruispunt (inrichting te onderzoeken)
- Oversteekbewegingen overal te onderzoeken

oversteekplaatsen te onderzoeken i.f.v. haltelocatie en wegstatuut (woonerf)

Parkeren: laden / lossen
- 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

A Voormuide
- Heraanleg van de Voormuide mag de doortrekking van de tram richting Meulestede niet hypothekeren
- Onderzoek naar wijkcirculatie

© september 2023, alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming worden gebruikt voor gedrukte en/of digitale doeleinden.

Opdrachtgever
De Werkvennootschap

Auteurs
De Werkvennootschap
Sweco Belgium
Connect

Fotografie
Jeroen Willems

Grafisch Ontwerp
Connect

Verantwoordelijk uitgever
Wouter Casteels,
De Werkvennootschap
Botanic Tower – Sint-Lazaruslaan 4–10
1210 Brussel
www.dewerkvennootschap.vlaanderen

DE WERKVENNOOTSCHAP

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**.

Gentspoort