

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

Procesnota

Versie 6.0



Lijst met aanpassingen					
Revisie	Auteur	Datum	Beschrijving van wijzigingen	Controle	Goedkeuring
1.0		22/12/2022	Eerste versie procesnota	Annelies Anthierens	Kristof Van Parys
2.0		12/01/2023	Verwerking opmerkingen kernteam 3	Annelies Anthierens	Kristof Van Parys
3.0		14/03/2023	Actualisatie nav afronden fase 1	Annelies Anthierens	Kristof Van Parys
4.0		18/04/2023	Actualisatie nav opstart fase 2	Annelies Anthierens	Kristof Van Parys
5.0		17/01/2024	Actualisatie nav afronden schetsontwerp en opstart voorontwerp (fase 2)	Annelies Anthierens	Kristof Van Parys
6.0		28/03/2025	Actualisatie nav publicatie aanmeldingsnota project-MER	Annelies Anthierens	Kristof Van Parys

Inhoudsopgave

1. Leeswijzer	6
2. Algemeen procesverloop	8
2.1 Uitgangspunten	8
2.2 Aanpak in 4 fasen	8
2.2.1 Fase 1	8
2.2.2 Fase 2	9
2.2.2.1 Schetsontwerp.....	10
2.2.2.2 Voorontwerp.....	10
2.2.2.3 Referentieontwerp.....	10
2.2.3 Fase 3	10
2.2.4 Fase 4	11
2.3 Verkennen van projectpaden	11
2.4 Bewust inbouwen van mijlpalen	11
2.5 Waar staan we vandaag	13
2.5.1 Fase 1	13
2.5.2 Fase 2	13
3. Projectsamenwerking overlegstructuur	15
3.1 Stakeholderaanpak	15
3.2 Overlegstructuur met vier sporen.....	16
3.2.1 Spoor 1: Beslissen en Sturen.....	16
Stuurgroep.....	16
3.2.2 Spoor 2: Organiseren en uitwerken	17
Kernteam.....	17
Ambtelijke werkgroepen	18
3.2.3 Spoor 3: Meedenken en reflecteren.....	22
Gentspoortpanel (vroeger Denktank).....	22
Werkateliers	23
Voordeurgesprekken	24
Doelgroepenoverleg	24
3.2.4 Spoor 4: Informeren en betrekken	25
3.2.4.1 Gentspoort meerdaagse '23.....	25
3.2.4.2 Gentspoortbeurs '24.....	25

3.2.4.3	Toelichting op externe overlegorganen	26
3.2.4.4	Aanwezigheid op externe events	26
4.	Procedurele analyse	27
5.	Contractering en financiering	28
5.1	Een DBFM-project.....	28
5.2	Financiering.....	29
6.	Interactie met andere processen.....	30
7.	Risico's en kansen.....	31
7.1	Risicomangement	31
7.1.1	Methodiek.....	31
7.2	Quick wins	32
7.2.1	Definitie	32
7.2.2	Verdere aanpak.....	32
8.	Doorkijk procesverloop fase 2 - voorontwerp	34
8.1	Aanpak in zones.....	34
8.2	Processchema.....	35
Appendix		37
	Lijst van afbeeldingen	37
	Lijst van tabellen	37
9.	Bijlagen	38
9.1	Bijlage 1: Procedurele analyse.....	38
9.1.1	Procedure complexe projecten	38
9.1.2	Opmaak Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)	38
9.1.3	Procedure decreet basisbereikbaarheid	38
9.1.4	M.e.r.- plicht.....	39
9.1.5	Omgevingsvergunning	39
9.1.6	Gemeentewegendecreet.....	39
9.1.7	Grondverwerving	40
9.1.8	Procedure tunnelveiligheid	40
	Bijlage 2: Overzicht projecten in interactie met Gentspoort	41

1. Leeswijzer

Dit document is de procesnota bij het project Gentspoort. De vorige versies van de procesnota werden opgemaakt tijdens de eerste fase, de analysefase en bij het aanvangen van de tweede fase. Voorliggende versie wordt gepubliceerd naar aanleiding van de goedkeuring van de startnota mobiliteit en opstart van het voorontwerp.

In deze procesnota wordt het algemene procesverloop toegelicht. Na een terugblik volgt een doorkijk naar de volgende stappen. De focus komt te liggen op hoe procedurele elementen, communicatie, participatie en overleg worden opgenomen in het proces. De procesnota heeft als doel om:

- inzicht te geven in de procesaanpak aan alle betrokkenen;
- de projectspecifieke overlegstructuur te verduidelijken en aan te geven wie wanneer en op welke manier wordt betrokken;
- overzicht te geven van de re-eds gezette stappen en gevoerde overlegmomenten;
- inzicht te geven in de wijze waarop communicatie en participatie verder worden uitgerold doorheen het proces.

In hoofdstuk 2 wordt de procesaanpak samengevat: het algemene procesverloop, de focus van elke fase en de tussentijdse mijlpalen komen aan bod. Na dit overzicht volgt een terugblik op de stappen die reeds gezet zijn sinds de opstart van het project.

Hoofdstuk 3 gaat dieper in op de projectspecifieke overlegstructuur die voor Gentspoort werd uitgerold en hoe belanghebbenden reeds geïnformeerd werden over het project of hebben kunnen participeren in de opmaak van het ontwerp.

Hoofdstuk 4 bevat een samenvatting van de procedurele analyse en hoe de te zetten procedurele stappen worden ingepast in de procesaanpak.

Met inzicht in de procedurele stappen gaat een volgend hoofdstuk (hoofdstuk 5) dieper in op de contracteringsstrategie en financiering. In de procesnota ligt de focus voornamelijk op de methodiek, de wijze waarop de contracteringsstrategie in de volgende stappen verder vorm zal krijgen.

Hoofdstuk 6 biedt een overzicht van de overige processen die lopen in of langs het project Gentspoort. Het is belangrijk deze processen op de radar te houden om mogelijke interferenties tijdig te detecteren.

Hoofdstuk 7 gaat dieper in op de risico's en kansen. In de procesnota komt de focus te liggen op de wijze waarop het risicomanagement zal worden uitgewerkt en de wijze waarop kansen worden gedetecteerd die mogelijks kunnen worden omgezet in quick wins.

Hoofdstuk 8 blikt vooruit naar de aanpak van de volgende fase, namelijk de opmaak van het voorontwerp en de projectnota.

In de procesnota ligt de focus op het procesverloop en de -aanpak. Inhoudelijke informatie wordt opgenomen in de beschikbare documenten horende bij de verschillende fasen en kan ook teruggevonden worden op de projectwebsite www.gentspoort.be.

De procesnota is een levend document dat steeds wordt geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, worden de gezette stappen toegelicht en de resultaten van het afgelegde traject aangevuld. Ook de te zetten stappen worden verder geduid en geactualiseerd volgens de verworven inzichten.

2. Algemeen procesverloop

Dit hoofdstuk start met de uitgangspunten waarop de procesaanpak wordt gestoeld en beschrijft vervolgens het algemene procesverloop en de verschillende fasen, samen met de mijlpalen die tussentijds worden ingebouwd.

2.1 Uitgangspunten

In het uitwerken van de procesaanpak worden volgende uitgangspunten gehanteerd om te komen tot een gedragen proces en een constructieve samenwerking met de betrokkenen:

- Een open, constructief en transparant proces, met respect voor alle betrokkenen. Het proces wordt gevoerd in een open dialoog met de betrokkenen om zo te komen tot gezamenlijke ambities en om van daaruit oplossingsrichtingen verder te verkennen en te komen tot een gedragen voorkeursoplossing.
- Rekening houden met het voortraject en de lange doorlooptijd: Gentspoort heeft aandacht voor zowel de gekende betrokkenen als voor de gebruikers en betrokkenen van de toekomst. Hierbij ook rekening houdend met de historiek en eerder betrokken actoren die de verschillende gelopen processen uit het verleden rijk zijn. Het project Gentspoort vormt namelijk een combinatie van drie projecten: de heraanleg van Stationsomgeving Dampoort, het doortrekken van de tram van de Voormuide naar de Dampoort (tramlijn Oude Dokken – lijn 4), de vertramming van buslijnen 70 tussen Dampoort en Gent Sint-Pieters en verlenging tot aan het Parkbos. Inzicht krijgen in de historische bagage die het project potentieel meedraagt, is belangrijk.
- Geïntegreerd, resultaatgericht en proactief werken: De procesaanpak staat in het teken van de uitvoering, in gebruik name en exploitatie van het geïntegreerd stadsproject Gentspoort. Het project wordt hierbij niet alleen benaderd vanuit een mobiliteitsperspectief, maar brengt alle lagen van ruimte (bovengrond en ondergrond), erfgoed, natuur (o.a. aandacht voor water), mobiliteit (incl. minder hinder), techniek, budget en uitvoering met elkaar in dialoog om te komen tot een zorgvuldige afweging in functie van draagvlak en realisatie. Een proactieve benadering vormt de basis, waarbij de verschillende projectpaden (opties) om het project uit te voeren consequent worden verkend. Mijlpalen vormen een halte om erna bewust in de juiste richting verder te gaan.
- Zorgvuldig omgaan met de verschillende te zetten procedurele stappen: Er wordt gestreefd naar een robuust project, dat beantwoordt aan de verschillende procedurele vereisten. In een vroeg stadium worden de te doorlopen procedures gescreend, de onderlinge interactie blootgelegd en nagegaan hoe de verschillende procedurele stappen zo goed mogelijk in het proces kunnen worden geïntegreerd.
- Ambitieuze timing, zowel in het voorbereidende traject als in de uitvoering

Deze constructieve houding wordt tevens onderschreven in de samenwerkingsafspraken die werden opgesteld en goedgekeurd tussen de leden van de Stuurgroep Gentspoort.

2.2 Aanpak in 4 fasen

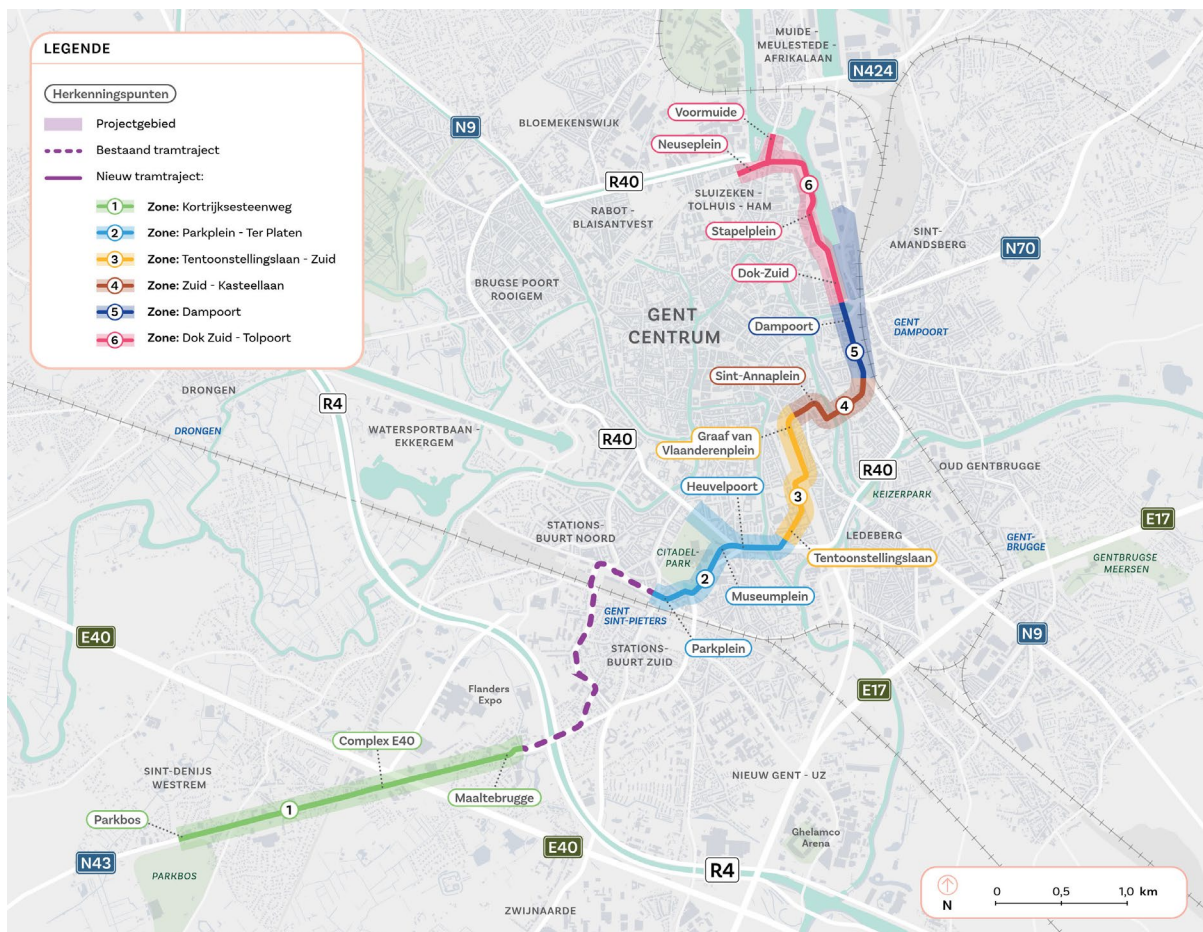
2.2.1 Fase 1

Fase 1 omvat de inventarisatie- en analysefase. In Fase 1 is de bestaande toestand in kaart gebracht, zijn de elementen uit de voortrajecten samengebracht en zijn de kansen en knelpunten gedetecteerd. Op basis hiervan is een duidelijke set van overkoepelende uitgangspunten en

gezamenlijke ambities opgesteld. Op het einde van deze fase is de projectscope een eerste maal verkend en zijn de verder te onderzoeken vragen en vrijheidsgraden aangescherpt. Deze resultaten worden gerapporteerd in een analysenota. Vanuit deze analyse en het overleg wordt een set aan gedragen ambities geformuleerd, die worden gebundeld in het ambitiecharter. In deze fase wordt een eerste stakeholderanalyse opgesteld en een overlegstructuur uitgerold. Ook wordt de verdere procedurele aanpak uitgestippeld. Het geheel van documenten en inzichten van deze eerste fase wordt gebundeld in een syntheserapport.

2.2.2 Fase 2

Fase 2 is gericht op het ontwerp- en studietraject om te komen tot een aanbestedingsklaar project. Aan de hand van het studiewerk zal de projectscope verder vastgelegd worden. Het projectgebied wordt voor deze fase ingedeeld in 6 zones, weliswaar zonder de overkoepelende aspecten uit het oog te verliezen. Op elke zone werkt een geïntegreerde ontwerpploeg. Deze opdeling is louter in functie van de organisatie van het studiewerk en de communicatie naar en participatie met de directe omgeving van de zones. De opdeling in zones heeft niets te maken met de uitvoering of de fasering van het project.



Figuur 1: Kaart projectgebied opgedeeld in 6 zones

2.2.2.1 Schetsontwerp

Op basis van grondige studie, ontwerpend onderzoek, open overleg en een transparante evaluatie wordt een gedragen schetsontwerp van de boven- en ondergrond uitgewerkt: tracé, profielen, haltes, kruispunten en ontwerp oefeningen tonen een samenhangend geheel, ondersteund door een samenhangende visie op het globale project. Het resultaat, schetsontwerp, wordt getoetst aan de ambities en geeft de voorkeursoplossing weer en is via een startnota mobiliteit ter validatie voorgelegd aan de projectstuurgroep (PSG). De startnota werd door de projectstuurgroep goedgekeurd op 8 juli 2024.

2.2.2.2 Voorontwerp

Het voorontwerp wordt uitgetekend op basis van de topografische opmetingen en vormt zo de basis voor de verdere uitwerking tot referentieontwerp, de project-m.e.r. en grondverwerving. In deze fase worden de technische randvoorwaarden (min. bochtstralen, tractiestations, riolering, nutsleidingen, ...) verder gepreciseerd. Het geïntegreerd voorontwerp is voldoende afgestemd op zowel technisch, ruimtelijk, stedenbouwkundig en verkeerskundig vlak als op vlak van milieuaspecten om het project volledig te kunnen definiëren. Het voorontwerp wordt beschreven in de projectnota die tevens aan de projectstuurgroep zal worden voorgelegd.

2.2.2.3 Referentieontwerp

Het referentieontwerp vormt samen met het bestek de basis van het ontwerp waar de plaatsingsprocedure mee gevoerd wordt in een 'DBFM¹-project'. Het referentieontwerp bevat in hoofdlijnen:

- De grondplannen en 3D-modellen die de lay-out en architectuur van het ontwerp weergeven;
- De technische specificaties van de materialen en de technieken die gebruikt moeten worden en regelgeving die nageleefd dient te worden;
- De functionele eisen waaraan het project moet voldoen. Dit samen met de vrijheidsgraden die de aanbidders nog kunnen benutten tijdens de plaatsingsprocedure;
- De configuratie-elementen waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de elementen binnen configuratie (door de private partner te onderhouden onderdelen gedurende 25 jaar) en elementen buiten configuratie (onderdelen die geen deel uitmaken van het onderhoudsprogramma van de private partner)

Op basis van dit referentieontwerp kunnen de geselecteerde aannemers hun offertes opmaken.

2.2.3 Fase 3

In fase 3 ligt de focus op het doorlopen van de biedings- en gunningsfase van het DBFM-project. In deze fase worden de onderhandelingen met de geselecteerde aannemers gevoerd op basis van het bestek en het referentieontwerp. De aannemer die uiteindelijk de meest economische offerte indient

¹ Een DBFM-overeenkomst is een vorm van publiek-private samenwerking. Het is een overeenkomst tussen een opdrachtgevende overheid en een private opdrachtnemer, waarbij deze laatste het ontwerp (Design), de bouw (Build), de financiering (Finance) en het onderhoud (Maintain) van een infrastructuurwerk voor zijn rekening neemt, en daarvoor betaald wordt met een prestatieafhankelijke, periodieke beschikbaarheidsvergoeding. Bron: Handboek DBFM 2019 – Vlaams kenniscentrum Publiek-Private Samenwerking

met de beste prijs-kwaliteitsverhouding zal de opdracht toegewezen krijgen om het project uit te voeren. Tijdens de fase worden eveneens de nodige vergunningen aangevraagd en verkregen alvorens tot een contractsluiting met de meest voordelige bidder over te gaan.

2.2.4 Fase 4

Fase 4 omvat de bouwfase, met opvolging van de werken.

Na de bouwfase staat de opdrachtnemer nog in voor het onderhoud van de onderdelen die binnenconfiguratie opgenomen zijn voor een duurtijd van 25 jaar.

2.3 Verkennen van projectpaden

Het project Gentspoort is omvangrijk en kent veel facetten. Om het geheel richting uitvoering te brengen, maar ook te kunnen inzoomen op en tijd te geven aan de vele en vaak locatiespecifieke onderzoeksvragen worden de verschillende mogelijke projectpaden verkend. Zo is het denkbaar dat tijdens het studietraject bepaalde zones, locaties of onderzoeksvragen afgesplitst worden van het grotere geheel om een eigen onderzoekstraject te volgen, al dan niet gekoppeld aan een afzonderlijk procedureel traject en mogelijks een eigen uitvoeringstraject (quick wins). Op deze manier kunnen bepaalde plekken of onderzoeksvragen de tijd en de ruimte krijgen, zonder bijvoorbeeld de voortgang van het geheel te belemmeren. Evengoed kunnen verschillende projectpaden tijdens het studietraject terug samengebracht worden in één gezamenlijk uit te voeren project.

Doorheen de opdracht, in het bijzonder bij elke mijlpaal, wordt de voortgang van de verschillende projectonderdelen bewaakt (inhoudelijk, kritische tijdspad en budget), de mogelijke projectpaden uitgestippeld en geëvalueerd vanuit verschillende perspectieven, zoals de contracteringsstrategie, procedurele aspecten, planning, budgettering en financiering, draagvlak en de maturiteit van het besluitvormingsproces bij key-actoren, inhoudelijke en technische overwegingen, mogelijkheden rond fasering en (minder) hinder, ...

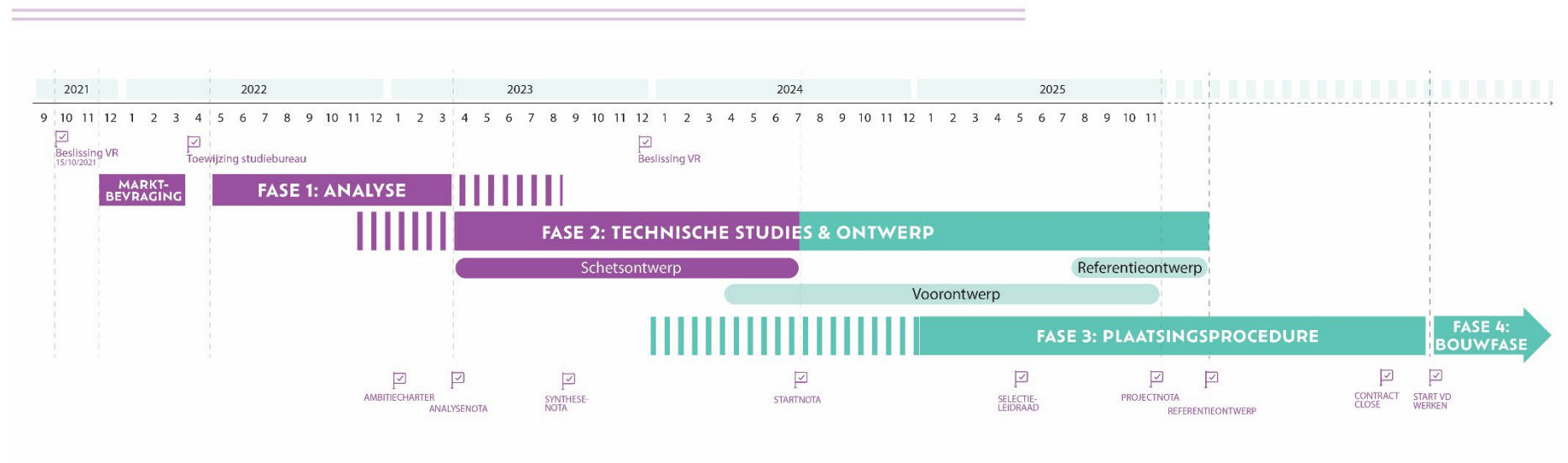
De aanpak in deze projectpaden wordt illustratief weergegeven op Figuur 2.

2.4 Bewust inbouwen van mijlpalen

Doorheen het traject worden bewust mijlpalen ingebouwd en dit als een moment om:

- de resultaten, inzichten en keuzes van de voorbije stap te valideren;
- de projectpaden te evalueren en eventuele quick wins te detecteren;
- timing, studie- en projectverloop te evalueren;
- voorstellen voor de verdere aanpak te formuleren en concrete afspraken te maken voor de volgende stap(pen).

Minstens op het einde van elke fase is een mijlpaal aangeduid. Daarnaast zijn er ook binnen elke fase tussentijdse mijlpalen op de ogenblikken waarop tussentijdse beslissingen te nemen en/of procedureel belangrijke stappen te zetten zijn. Zo zijn er verschillende mijlpalen aangeduid doorheen het proces (Figuur 2).



Figuur 2 Overzicht algemeen procesverloop Gentspoort

2.5 Waar staan we vandaag

Dit hoofdstuk blikt terug op de belangrijkste stappen die werden gezet sinds de start van het project en zal bij iedere versie van de procesnota een update krijgen.

2.5.1 Fase 1

De eerste fase, de analysefase, startte met een eerste stuurgroep op 4 juli 2022 en Meet & Greet op 7 juli 2022 waarop het project werd voorgesteld. Er werd een traject afgelegd waarbij de inhoudelijke uitwerking en inzichten werden getoetst en gevoed via werkdagen en bilateraal overleg. De documenten analyzenota, ambitiecharter en procesnota groeiden mee doorheen deze periode en werden stelselmatig met het kernteam teruggekoppeld. Fase 1, de analysefase, resulteert zo in volgende producten:

- **Het ambitiecharter**, als belangrijke leidraad in het verdere proces en als kompas om mogelijke oplossingen te evalueren tijdens het verdere ontwerp- en studietraject. Het ambitiecharter werd op 27 januari 2023 voorgelegd aan en goedgekeurd door de stuurgroep (stuurgroep 2).
- **De analyzenota**, die de inzichten bundelt uit de inventarisatie en analyse aan de hand van een overzicht van: de bestaande toestand, de ontworpen toestand (vanuit eerder gelopen studie en onderzoek), knelpunten en kansen en uitgangspunten. Deze uitgangspunten vormen de basis voor het ontwerpend onderzoek in fase 2. De analyzenota wordt voorgelegd aan de stuurgroep op 28 maart 2023 (stuurgroep 3).
- **De procesnota**, als document om het procesverloop en de wijze waarop actoren worden betrokken te beschrijven.

De inzichten uit de analyzenota en de ambities zoals geformuleerd in het ambitiecharter geven ons de nodige inzichten om door te starten met de opmaak van het ontwerp in fase 2.

In functie van brede communicatie werd een **synthesenota** dat bestaat uit drie boekdelen opgemaakt die de verschillende resultaten van de analysefase samenbrengen. Deze boekdelen zijn uitgedeeld aan de stuurgroep op 27/09/2023 en zijn gepubliceerd op de website van Gentspoort.

- Boekdeel 1: Ambities
- Boekdeel 2: Analyse en uitgangspunten
- Boekdeel 3: Participatie

2.5.2 Fase 2

Fase 2, de studie- en ontwerpfase, focust op het vertalen van de ambities en uitgangspunten naar een referentieontwerp en het voorbereiden van fase 3, de plaatsingsprocedure. Op hoofdlijnen kan het ontwerptraject van fase 2 worden onderverdeeld in drie stappen:

- Opmaak van het schetsontwerp, goedgekeurd via startnota mobiliteit;
- Opmaak van voorontwerp, met goedkeuring via projectnota mobiliteit;
- Opmaak van een referentieontwerp, als doorstart naar fase 3.

De opmaak van het schetsontwerp is reeds afgerond. Het schetsontwerp werd teruggekoppeld met het brede publiek via de Gentspoortbeurs (maart 2024) en een infokrant (zomer 2024). Dit

schetsontwerp werd samen met de startnota mobiliteit door de projectstuurgroep op 8 juli 2024 goedgekeurd. Belangrijke vragen en aandachtspunten om verder te onderzoeken in het voorontwerp werden opgenomen in de startnota mobiliteit. Deze onderzoeksvragen zijn verder uitgewerkt in de eerste blok van het voorontwerp en een eerste keer teruggekoppeld aan de stuurgroep op 29 januari 2025.

3. Projectspecifieke overlegstructuur

3.1 Stakeholderaanpak

Stakeholdermanagement wordt binnen het project gedefinieerd als **het ontwikkelen van een doordachte strategie om belanghebbenden gedurende specifieke fases van het project zo goed mogelijk mee te nemen in het proces**. Het is een levende visie met verschillende accenten naargelang de fase in het project. Voor de stakeholderaanpak wordt gebruikt gemaakt van de CommunicatieBeleids methodiek – CB-Link: (<https://www.vlaanderen.be/vlaanderen-intern-communicatie/instrumenten-voor-goede-communicatie/beleid-en-communicatie-samen-ontwikkelen-cb-link>; Vlaamse Overheid). In deze methodiek wordt gestart met een brede inventarisatie van mogelijke stakeholders. Vervolgens wordt er bekeken welke ‘rol’ die actor heeft (beslissers, beïnvloeders, gebruikers en uitvoerders) en waar ze zich op het veld van belangen en invloed bevinden. Voor dit laatste wordt gebruik gemaakt van de SOM-methodiek (Strategisch OmgevingsManagement; Mutual Gains Approach).

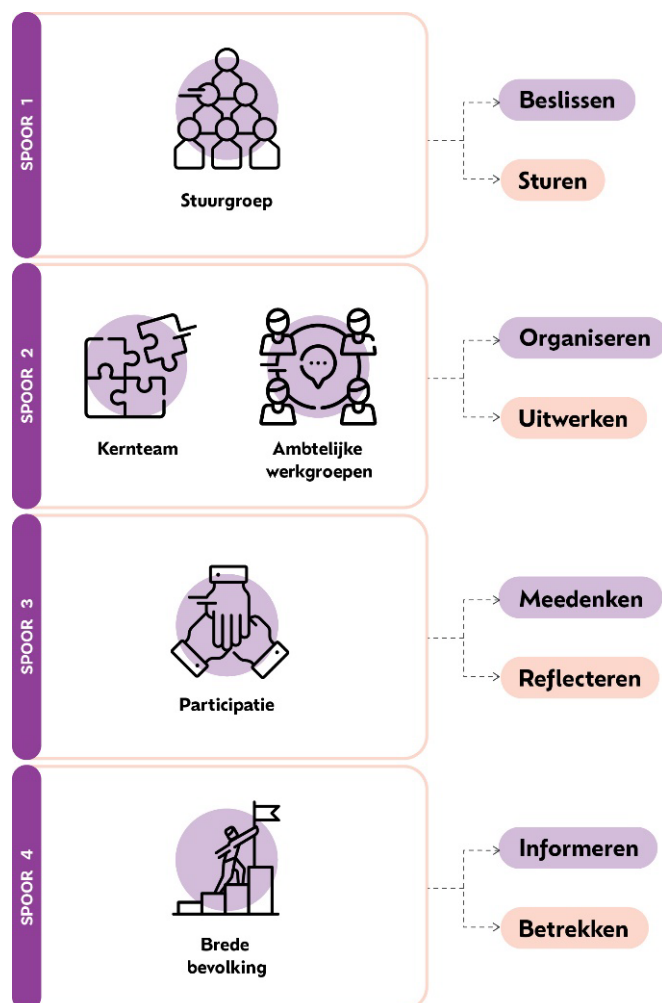
In essentie komt het erop neer dat er zo breed mogelijk wordt gekeken, en vooral ook vanuit de actor wordt gedacht. Gentspoort vaart niet blind zijn eigen koers, maar krijgt verder vorm samen met de omgeving. Vanuit de SOM-methodiek gaat Gentspoort op zoek waar een win kan worden gecreëerd voor betrokkenen. .

Stakeholders en hun belang hoeven ook niet altijd gelijk te blijven gedurende de looptijd van het project. Het kan variëren naargelang fase, locatie en impact. Bij de mijlpalen van het proces en bij het uitzetten van de aanpak wordt altijd de reflex gemaakt om te bekijken of ook op het veld van stakeholders en betrokkenen er een aangepaste aanpak moet worden voorzien. Daarnaast is een blijvende contextanalyse ook een must. Dit project bevindt zich immers niet in een vacuüm. Naarmate het project groeit en verdergaat in de tijd, geldt ditzelfde voor de omgeving waarin het zich bevindt.

Bij de start van het project werd een eerste stakeholderinventarisatie uitgewerkt. Aan de hand van deze inventarisatie is er een viersporenaanpak opgezet om alle actoren te betrekken in het project.

Hieronder wordt aangegeven via welke structuur de actoren worden betrokken. In hoofdstuk 3 wordt weergegeven hoe spoor 1 en 2 in de praktijk gezet werden voor Fase 1 van het project. Voor de 2^{de} fase van het project wordt de overlegstructuur verder uitgerold, waarbij die wordt uitgebreid met de actoren van spoor 3 en spoor 4. Dit komt nog verder aan bod in hoofdstuk 4.

3.2 Overlegstructuur met vier sporen



Figuur 3. Overzicht overlegstructuur Gentspoort

3.2.1 Spoor 1: Beslissen en Sturen

Stuurgroep

Wie

De stuurgroep is samengesteld uit 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.

Voor elke start- en projectnota is de oprichting van een projectstuurgroep noodzakelijk. De noodzaak voor een projectstuurgroep vloeit voort uit het decreet basisbereikbaarheid waarbij stakeholders worden uitgenodigd die een mobiliteitsinsteek hebben of adviesverlenende instanties in kader van de omgevingsvergunning(en). De stuurgroep van Gentspoort wordt voor de goedkeuring voor de startnota en projectnota mobiliteit in die zin uitgebreid met volgende stakeholders: Provincie Oost-

Vlaanderen, Agentschap Natuur en Bos, Departement Onroerend Erfgoed en Departement Omgeving.

Scope

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. De stuurgroep komt op geregelde tijdstippen samen, afgestemd op de mijlpalen in het proces en minstens halfjaarlijks.

Wanneer

De stuurgroep kwam bijeen op volgende data (met het hoofdagendapunt tussen haakjes):

1. 08/07/2022 (installatie van de stuurgroep)
2. 27/01/2023 (validatie van het ambitiecharter)
3. 28/03/2023 (validatie van de analysenota)
4. 30/06/2023 (stand van zake schetsontwerp en validatie conclusies werkdagen)
5. 27/09/2023 (stand van zake schetsontwerp en validatie conclusies werkdagen)
6. 20/12/2023 (stand van zake schetsontwerp en validatie conclusies werkdagen)
7. 26/03/2024 Projectstuurgroep (voorlopige goedkeuring startnota mobiliteit)
8. 08/07/2024 Projectstuurgroep (via mail – goedkeuring startnota mobiliteit)
9. 29/01/2025 (stand van zake voorontwerp en validatie conclusies onderzoeksvragen startnota)

Vervolg

De stuurgroep zal ook in de vervolgstappen Gentspoort verder aansturen, tussentijdse beslissingen nemen en mijlpalen valideren. Een volgende stuurgroep wordt ingepland rond de zomer van 2025 in functie van een eerste versie van het voorontwerp.

3.2.2 Spoor 2: Organiseren en uitwerken

Kernteam

Wie

Het kernteam is samengesteld uit een ambtelijke vertegenwoordiging van alle partners die zetelen in de stuurgroep.

Scope

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.

Wanneer

Het kernteam kwam bijeen op volgende data (met het hoofdagendapunt tussen haakjes):

1. 30/09/2022 (analysenota luik 3: synthese knelpunten en kansen)
2. 02/12/2022 (analysenota luik 4: uitgangspunten)
3. 22/12/2022 (ambitiecharter)
4. 12/01/2023 (prevalidatie van het ambitiecharter)
5. 14/03/2023 (prevalidatie van de analysenota)

6. 16/06/2023 (voorbereiding beslispunten voortgang schetsontwerp)
7. 13/09/2023 (voorbereiding beslispunten voortgang schetsontwerp)
8. 13/12/2023 (voorbereiding beslispunten voortgang schetsontwerp)
9. 11/03/2024 (voorbereiding goedkeuring startnota mobiliteit)
10. 25/05/2024 (via mail – nazicht aangepaste startnota nav opmerkingen projectstuurgroep)
11. 18/12/2024 (voorbereiding beslispunten onderzoeksvragen n.a.v. startnota)

Vervolg

Het volgende kernteam wordt ingepland in de zomer van 2025 en bereidt de beslispunten m.b.t. de eerste versie van het voorontwerp voor in functie van de stuurgroep.

Ambtelijke werkgroepen

Er worden verschillende types overleg georganiseerd met experts uit de ambtelijke werkgroep om het iteratief proces van Gentspoort te ondersteunen. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de verschillende types overleggen die georganiseerd worden met de ambtelijke experts.

- Werkdagen
- Werksessies
- Thematische werkgroepen

Daarnaast worden er ad hoc verschillende bilaterale en multilaterale gesprekken georganiseerd met partners al of niet uit het kernteam over specifieke onderwerpen die buiten de agenda van werksessies of werkdagen vallen.

Werkdagen

Wie

Op werkdagen worden alle ambtelijke experts uit de ambtelijke werkgroep uitgenodigd. Deze ambtelijke werkgroep bestaat uit de ambtelijke vertegenwoordiging van alle partners die meewerken aan Gentspoort, aangevuld met partijen die geen deel uitmaken van het kernteam of de stuurgroep. Denk aan Departement Omgeving, het Agentschap Onroerend Erfgoed, het Agentschap Natuur en Bos, provinciale diensten, ... ook de diverse stadsdiensten (zoals de dienst Mobiliteit, dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg, ...) en de stadsbouwmeester worden betrokken.

Scope

Op werkdagen wordt samen met de verschillende ambtelijke experts de voortgang van de studie Gentspoort besproken. De stand van zaken, huidige inzichten, bijkomende onderzoeksvragen, ... worden toegelicht en besproken met de ambtelijke deelnemers.. Het doel van de werkdagen is om feedback op het inhoudelijke werk van het studieteam te verzamelen en samen verder door te werken richting de verschillende producten en de validatie ervan op de (project)stuurgroepen.

Wanneer

Er zijn werkdagen georganiseerd op volgende data (met het hoofdagendapunt tussen haakjes):

1. 07/07/2022 (Meet & Greet)
2. 31/08/2022 (Werkdag 1 vertrekbasis en ambities)
3. 27/10/2022 (Werkdag 2 denkoefeningen)

Tijdens de opmaak van het schetsontwerp zijn aparte werkdagen georganiseerd per zone, telkens om de 6 weken.

4. 24-26/05/2023 (Werkdag 3, concepten schetsontwerp)
5. 05-07/07/2023 (Werkdag 4, concepten schetsontwerp)
6. 6-8/09/2023 (Werkdag 5, inrichtingsalternatieven schetsontwerp)
7. 18-20/10/2023 (Werkdag 6, inrichtingsalternatieven schetsontwerp)
8. 6-8/12/2023 (Werkdag 7, inrichtingsalternatieven schetsontwerp)
9. 18/12/2024 (Werkdag 8, onderzoeksvragen startnota)

Vervolg

Een volgende werkdag wordt ingepland om de vooruitgang van het voorontwerp terug te koppelen naar alle ambtelijke experts van de betrokken partijen.

Werksessies

Wie

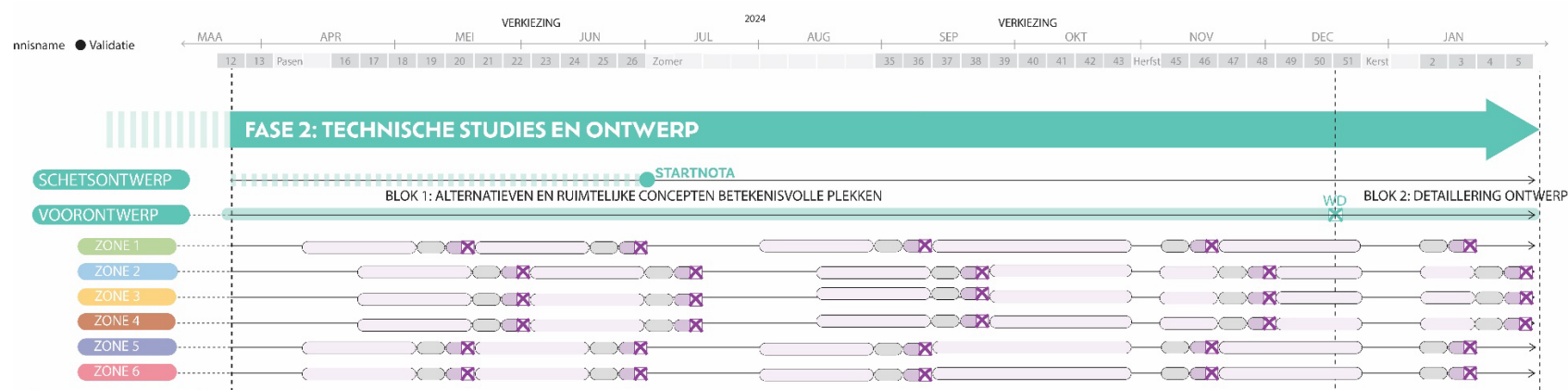
De ambtelijke experts van De Lijn en Stad Gent zijn steeds aanwezig. Deze groep kan in functie van specifieke agendapunten uitgebreid worden met experts van de andere partners uit het kernteam.

Scope

Zoals eerder vermeld is het projectgebied voor fase 2 ingedeeld in 6 zones, weliswaar zonder de overkoepelende aspecten uit het oog te verliezen (zie kaart in hoofdstuk 2.2.2 Fase 2). Niet alleen inhoudelijk is deze indeling gemaakt, ook het overleg- en samenwerkingsmodel is hierop afgestemd. Meer concreet is er gewerkt in cyclussen van overleg waarbij om de x aantal weken een werksessie wordt georganiseerd per zone. Op deze werksessies wordt werkmateriaal besproken, het verloop van verder onderzoek afgesproken en conclusies voorbereid die voorgelegd worden op de werkdagen.

Wanneer

Tijdens het schetsontwerp werd gewerkt in ontwerpcyclussen van 6 weken waarbij in week 2 en 4 een werksessie per zone werd georganiseerd en de conclusies werden teruggekoppeld op een werkdag per zone in week 6. Tijdens het voorontwerp werd in de eerste blok om de 6 weken een werksessie per zone georganiseerd in functie van de onderzoeksvragen uit de startnota. Momenteel wordt het plan verder gedetailleerd en teruggekoppeld op werksessies die om de 8 weken per zone plaatsvinden.



Figuur 4: Principe van ontwerpcyclussen met werksessies per zone

Thematische werkgroepen

Wie

Op de thematische werkgroepen sluiten ambtelijke experts in het onderwerp van de werkgroep aan. Afhankelijk van het onderwerp zijn bepaalde partners wel en niet betrokken.

Scope

Deze werkgroepen worden georganiseerd om specifieke thema's (met betrekking tot het volledige project) samen met de juiste experts uit te werken. In het verdere proces kunnen nieuwe werkgroepen opgestart worden indien de nood zich voordoet om specifieke thema's of onderwerpen op structurele basis met de ambtelijke experts te bespreken en verder uit te diepen, steeds in interactie met het lopende studietraject.

De voorstellen die vanuit deze werkgroepen groeien, zullen worden teruggekoppeld met het kernteam van Gentspoort. De algemene voortgang wordt gerapporteerd aan de stuurgroep van Gentspoort.

- **Werkgroep communicatie en participatie:**
In deze werkgroep zetelen de communicatieverantwoordelijken van de organisaties vertegenwoordigd in het kernteam en de stuurgroep. Zo zijn ook op dat vlak de lijnen kort en kan er gezocht worden naar een maximaal versterkende werking. De partners beschikken immers vaak over een breed arsenaal aan eigen communicatiemiddelen en hebben veelal een groot bereik bij de stakeholders. Door te zoeken naar een goede interactie met meerwaarde voor elkaar kan Gentspoort haar bereik verbreden, en tegelijkertijd beter aansluiten bij de noden van de communicatiepartners.
- **Werkgroep contractering en financiering:**
Vanuit een praktische werkwijze is een werkgroep opgericht die zich zal buigen over de inhoud en reikwijdte van de DBFM-overeenkomst, waar in beginsel wordt van uitgegaan. De keuze van contracteringsstrategie, de kostenverdeling & financiering van het project en de principes van het DBFM-bestek zal in deze werkgroep besproken worden.
- **Werkgroep verwerving en ontwikkeling:**
Deze werkgroep buigt zich over de verwervingen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project in de omgeving Dampoort. Op deze locatie situeren zich gronden van verschillende overheden die als partner bij het project betrokken zijn en die deels dienen verworven te worden voor de realisatie van het project Gentspoort.
- **Werkgroep verkeersmodellen:**
Deze technische werkgroep is opgericht in functie van verkeersmodellering. De focus van deze werkgroep is gericht op de aanpak, opbouw en validatie van het netwerk in het Regionaal Verkeersmodel en de microsimulaties.
- **Werkgroep bronmaatregelen en ondergrond:**
Deze technische werkgroep is opgericht in functie van bronmaatregelen en riolering. In 2023 keurde de Vlaamse Regering de gewestelijke Hemelwaterverordening 2023 goed. De hierin noodzakelijke maatregelen als gevolg van de klimaatevolutie vormen een uitdaging om deze in het ontwerp te implementeren. Hierom werd deze technische werkgroep opgericht in functie van het ontwerp van de bronmaatregelen en afwateringsontwerp.
- **Werkgroep nutsleidingen:**
Deze technische werkgroep is opgericht in functie van nutsleidingen. Binnen het projectgebied zijn heel veel nutsleidingen gelegen. Om een goed inzicht te krijgen in de ligging van de leidingen zijn de nutsmaatschappijen heel vroeg in het ontwerpproces betrokken. Op die manier komen de mogelijks geïmpacteerde leidingen snel in beeld of kan het ontwerp moeilijk te verplaatsen leidingen als randvoorwaarde meenemen.

- Werkgroep tunnelveiligheid TOV:
Deze technische werkgroep is opgericht in functie van de tunnelveiligheidsaspecten voor tunnel Dampoort en Heuvelpoort.

3.2.3 Spoor 3: Meedenken en reflecteren

Dit derde spoor is er op gericht om het middenveld en georganiseerde burgers mee te betrekken in Gentspoort. Dat doen we in volgende types overleg:

- Gentspoortpanel (stadsbreed)
- Werkateliers (lokaal)
- Voordeurgesprekken (lokaal)
- Doelgroepenoverleg (lokaal)

Gentspoortpanel (vroeger Denktank)

Wie

Het Gentspoortpanel bestaat uit een evenwichtige samenstelling van leden uit adviesraden, middenveld en inwoners. Inwoners konden zich kandidaat stellen tijdens de meerdaagse (zie spoor 4). Experts kunnen worden uitgenodigd om over een specifiek thema of onderwerp hun kennis te delen, toelichting te geven, ...

Scope

Het Gentspoortpanel geeft input aan en formuleert suggesties. Via het Gentspoortpanel ontvangt het team feedback vanuit een groep die de Gentse samenleving in brede zin vertegenwoordigt.

Het Gentspoortpanel denkt na over de hefboomfunctie die Gentspoort kan betekenen voor Gent. Het Gentspoortpanel kijkt dit vanuit de 6 ambities van Gentspoort. Hierbij wordt er over gewaakt dat de hefboomfunctie volledig in lijn zit met de procedurele aanpak van Gentspoort.

Het Gentspoortpanel geeft feedback op het algemene proces. Ook de communicatie en participatieaanpak komt aan bod.

Wanneer

Het **Gentspoortpanel** kwam op volgende data bijeen (met het hoofdagendapunt tussen haakjes):

1. 04/05/2023 (preview van de Denktank)
2. 01/06/2023 (Denktank 1, presentatie Willy Miermans en debat)
3. 13/06/2023 (Denktank 2, bespreken van 3 thema's)
4. 01/02/2024 (Denktank 3, aanbevelingen, incentives voor meer openbaar vervoer, betekenisvolle plekken, haltevoorzieningen)
5. 24/04/2025 (Gentspoortpanel, update van het ontwerp)

Vervolg

Een volgend Gentspoortpanel is gepland in juni 2025 met als doel om dieper in te gaan op de ontwerpen van de twee transferia in het projectgebied, namelijk het Graaf van Vlaanderenplein en Dampoort.

Werkateliers

Wie

Inwoners en lokale actoren. Geïnteresseerden die willen participeren moeten zich omwille van organisatorische redenen op voorhand inschrijven. Er wordt aangemoedigd om zich te engageren voor de verschillende werkateliers die doorgaan zodat er op voorgaande feedback en inzichten kan worden voortgewerkt.

Scope

De werkateliers worden betrokken in verschillende ontwerpfasen. Op die manier kan input geven worden op het ontwerp van hun lokale omgeving om het ontwerp sterker en meer gedragen te maken. Vanuit de werkateliers kunnen er bottom-up kansen worden gedetecteerd waarbij inwoners en lokale actoren vanuit samenwerkingsverbanden voorstellen kunnen formuleren of eventueel zelf initiatieven kunnen nemen.

Wanneer

De volgende **werkateliers** vonden in functie van het schetsontwerp per zone op volgende data plaats, dit met het doel het project en de analyse van knelpunten en kansen toe te lichten en verder aan te vullen met de bewoners:

1. 08/06/2023 (zone 1)
2. 15/06/2023 (zone 2)
3. 20/06/2023 (zone 3)
4. 22/06/2023 (zone 4)
5. 27/06/2023 (zone 5)
6. 29/06/2023 (zone 6)

Vervolgens werden ook werkateliers per zone op het einde van fase schetsontwerp georganiseerd met als doel het schetsontwerp toe te lichten, feedback te vragen en aandachtspunten te formuleren voor het vervolgonderzoek in het voorontwerp.

1. 15/03/2024 (probeurs, met professionele stakeholders)
2. 16/03/2024 (Gentspoortbeurs, met de brede bevolking)

Gedurende de fase voorontwerp worden verschillende werkateliers georganiseerd waarop feedback gevraagd wordt op de stand van zaken van de ontwerpen. Deze wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het voorontwerp. Volgende werkateliers vonden reeds plaats:

1. 25/02/2025 (Tentoonstellingslaan t.e.m. Hubert Frère-Orbanlaan/Zuidparklaan/Clarissenstraat)
2. 10/03/2025 (Charles De Kerckhovelaan t.e.m. de Citadellaan)

Vervolg

Volgende werkateliers worden nog ingepland:

- Kortrijksesteenweg
- Parklaan t.e.m. Hofbouwlaan/Museumplein
- Jules De Bruyckerdreef, Hubert Frère-Orbanlaan en Clarissenstraat

- Zuidstationstraat t.e.m. Tweebruggenstraat
- Kasteellaan t.e.m. Afrikalaan en Antwerpenplein
- Dok Zuid t.e.m. Dok Noord
- Muidelaan t.e.m. Neuseplein en Voormuide

Waar nodig worden er nog extra voorzien in functie van bijkomende vragen gedurende de opmaak van het voorontwerp.

Voordeurgesprekken

Wie

Lokale actoren die mobiliteit genereren binnen het projectgebied en waarbij overleg met het projectteam noodzakelijk is in functie van het verbeteren van de ontwerpen. Dit kan gaan van kleine handelszaken tot scholen of grote projectontwikkelingen langs het traject.

Scope

Deze gesprekken worden geïnitieerd vanuit een vraag bij de opmaak van het ontwerp. Deze 1-op-1-gesprekken dienen als kennismaking met lokale actoren in het projectgebied, om hun noden te leren kennen en concrete vragen in functie van het ontwerp te kunnen stellen (bijvoorbeeld met betrekking tot leveringen, aantal bezoekers, toegangen, toekomstige projecten, ...). Het gesprek heeft als doel het ontwerp te verbeteren rekening houdend met de noden van die actoren. Deze gesprekken worden vroeg in het proces opgestart, zodat hiermee reeds bij de eerste concepten in de mate van het mogelijke rekening gehouden kan worden.

Wanneer

In de zomer en het najaar van 2023 werden eerste **voordeurgesprekken** georganiseerd in functie van het schetsontwerp. Na de Gentspoortbeurs in maart 2024 (zie Spoor 4) werd een tweede reeks aan **voordeurgesprekken** georganiseerd om de nodige info te vergaren in functie van de opstart van het voorontwerp.

Vervolg

Bij nieuwe vragen gedurende de opmaak van het voorontwerp worden nieuwe voordeurgesprekken ingepland. Op de werkateliers tijdens de fase voorontwerp worden de betrokken stakeholders ook uitgenodigd om te kunnen bespreken hoe we omgegaan zijn met hun input en bezorgdheden.

Doelgroepenoverleg

Wie

Dit kan een overleg met of een toelichting aan een groep professionele stakeholders zijn of bewoners uit een bepaalde wijk, een bepaalde doelgroep binnen een wijk die moeilijker bereikbaar is, ... Op basis van de vraag wordt de doelgroep bepaald.

Scope

Doelgroepoverleggen zijn overleggen om een groep van stakeholders te informeren over een deel van het project dat hen aanbelangt. Een doelgroepenoverleg wordt geïnitieerd door Stad Gent, die via de werking met wijkregisseurs in verschillende wijken een bepaalde nood detecteert. Zij bepalen bijgevolg de genodigden voor deze overleggen in samenspraak met het projectteam.

Vervolg

In functie van de nood aan een extra overleg met een specifieke wijk of doelgroep zal een nieuw doelgroepenoverleg georganiseerd worden.

3.2.4 Spoor 4: Informeren en betrekken

Met onze communicatie wordt de brede bevolking betrokken en geïnformeerd. Dit gebeurt met verschillende kanalen, op maat van het project en onze doelgroepen. Er wordt onder andere gebruik gemaakt van de website, sociale media, brieven, kranten, digitale nieuwsbrieven, video's, campagnes.

De protocollaire ondertekening van het ambitiecharter aan de Gentspoort tram op het Stapelplein, was het startschot van de communicatiecampagne. De Gentspoorttram onderging nog twee metamorfoses als deel van de communicatiecampagne. Zo werd de tram beschilderd door kunstenaar Alice Martha in december 2023 en was het een deel van een kunstininstallatie op het lichtfestival in januari-februari 2024.

We willen de Gentenaars niet enkel informeren over het project, maar ook betrekken. Vanuit deze doelstelling organiseerde Gentspoort onder meer de Gentspoort Meerdaagse en de Gentspoortbeurs.

3.2.4.1 Gentspoort meerdaagse '23

Wie

Met de protocollaire ondertekening van het ambitiecharter werd de eerste grote communicatiecampagne gelanceerd om het project bekend te maken en bewoners en geïnteresseerden uit te nodigen voor de Gentspoort meerdaagse. Voorafgaand aan deze meerdaagse werd de eerste **Gentspoort infokrant** in april 2023 bedrukt in het projectgebied in meer dan 70.000 exemplaren. Daarin werd de meerdaagse, de denktanks en werkateliers aangekondigd, met mogelijkheid tot inschrijven voor de laatste twee.

Scope

Doel van de meerdaagse was om breed te informeren over het project Gentspoort, dit door op verschillende plekken langs het tracé aanwezig en aanspreekbaar te zijn voor voorbijgangers of mensen die concrete vragen hebben over het project en de mogelijkheden om verder geïnformeerd te worden of te participeren.

Wanneer

Op volgende data vonden **infomomenten in kader van de Gentspoort meerdaagse** plaats:

1. 03/05/2023 (Shopping Gent Zuid)
2. 05/05/2023 (Shopping Gent Zuid)
3. 09/05/2023 (Shopping Gent Zuid)
4. 10/05/2023 (Stapelplein)
5. 11/05/2023 (Parking Carrefour Kortrijksesteenweg)

3.2.4.2 Gentspoortbeurs '24

Wie

Aan het einde van fase schetsontwerp startte een tweede communicatiecampagne op in functie van de Gentspoortbeurs in maart 2024. De Gentspoortbeurs bestond uit 2 dagen. Op 15 maart werden alle professionele stakeholders uitgenodigd voor de **infobeurs en werkateliers**. Op 16 maart werd de brede bevolking uitgenodigd voor de **infobeurs en werkateliers**. We mochten meer dan 850 bezoekers verwelkomen op de Gentspoortbeurs.

Na de Gentspoortbeurs werd een tweede **infokrant** in het projectgebied bedrukt in het projectgebied met de plannen van het schetsontwerp (juni 2023, meer dan 60.000 exemplaren).

Scope

Doel van de Gentspoortbeurs was tweeledig, enerzijds breed informeren over het project en het schetsontwerp aan de hand van een infobeurs, anderzijds in werkateliers feedback inwinnen op het schetsontwerp en samen met de aanwezigen aandachtspunten detecteren die verder uitgewerkt dienen te worden in het voorontwerp.



3.2.4.3 Toelichting op externe overlegorganen

Scope

We rijken ook de hand uit naar bestuurlijke overlegorganen om in functie van mijlpalen of op geregelde basis een toelichting te brengen over de stand van zaken van het project. Zo werden reeds toelichtingen gegeven op de vervoerregioraad van vervoerregio Gent, de Technische Subcommissie Stad Gent (meermaals) en enkele adviesraden van stad Gent zoals de woonraad, MiNaraad en adviesraad Onroerend Erfgoed.

3.2.4.4 Aanwezigheid op externe events

Scope

Op vraag van externe organisaties of partners van het project Gentspoort zijn wij ook aanwezig met een eigen infostand of ander promomateriaal. Dankzij deze externe events kunnen we de kennis van het project Gentspoort breder verspreiden onder de bewoners en bezoekers van Gent en het projectgebied. In 2024 waren we aanwezig op het evenement 150 jaar tram in Gent en de infomarkt stadsvernieuwingprogramma Oude Dokken.

4. Procedurele analyse

Vanaf fase 2 worden verschillende procedurele stappen gezet om het project juridisch en procedureel te verankeren. Bijlage 9.1 gaat na welke procedurele stappen van toepassing (kunnen) zijn en hoe deze zich ten opzichte van elkaar en in de tijd situeren.

5. Contractering en financiering

Op 15 oktober 2021 besliste de Vlaamse Regering om haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW een aantal projecten verder zou uitwerken als potentiële Vlaams PPS-projecten. Eén van de opgesomde projecten was hierbij “DBFM project Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7” opgedragen aan De Werkvennootschap. De contracteringsstrategie voor Gentspoort wordt verder op deze beslissing uitgewerkt en zal in eerste instantie volgende vragen verder beantwoorden.

In kader van de uitvoeringsvorm:

- Een DBFM-uitvoeringsvorm past binnen de PPS-samenwerkingsvorm (publieke-privaat), echter dient voldaan te worden aan een aantal voorwaarden om PPS-geschikt te zijn. Er dient dus de vraag gesteld te worden welke uitvoeringsvorm de meest geschikte is voor de hoofdpdracht, en voor eventuele deelopdrachten: DBFM versus klassieke uitvoeringsvormen?
- Binnen een DBFM-uitvoeringsvorm kan er sprake zijn van één of meerdere DBFM-contracten elk met hun specifieke scope.
- Binnen een DBFM-overeenkomst wordt bepaald welke elementen binnenconfiguratie (onderhoud bij opdrachtnemer) en buitenconfiguratie (onderhoud bij opdrachtgever) geplaatst worden. Het vastleggen van deze configuratie wordt mee binnen de contracteringsstrategie opgenomen.
- Binnen een DBFM-overeenkomst worden afspraken vastgelegd omtrent de financiering van de werken en de betalingsmechanismen aan de opdrachtnemer.

In kader van hoe het project en eventuele deelprojecten in de markt worden gezet of onder welke vorm de plaatsingsprocedure zal verlopen, wordt eveneens beantwoord.

Onderhavige paragrafen geven naast een algemeen kader ook huidige stand van zaken sedert de start van het project.

5.1 Een DBFM²-project

In de beslissing van de Vlaamse regering werd aangegeven dat een PPS (een publiek-private samenwerking) de mogelijkheid biedt om investeringen te versnellen en sneller de maatschappelijke baten verbonden aan de desbetreffende infrastructuur te realiseren.

² Een DBFM-overeenkomst is een vorm van publiek-private samenwerking. Het is een overeenkomst tussen een opdrachtgevende overheid en een private opdrachtnemer, waarbij deze laatste het ontwerp (Design), de bouw (Build), de financiering (Finance) en het onderhoud (Maintain) van een infrastructuurwerk voor zijn rekening neemt, en daarvoor betaald wordt met een prestatieafhankelijke, periodieke beschikbaarheidsvergoeding. Bron: Handboek DBFM 2019 – Vlaams kenniscentrum Publiek-Private Samenwerking

Tegelijk werd ook benadrukt dat PPS voor de realisatie van mobiliteitsinfrastructuur een kader biedt om - a.h.w. als een hefboom – ook andere beleidsdoelstellingen en ambities van de Vlaamse Regering te realiseren. Het is immers eigen aan PPS dat de private partij een zekere “ontwerpvrijheid” wordt gelaten. De publieke partner specificeert aldus de “outputspecificaties” – de eisen waaraan de infrastructuur moet voldoen inzake gebruik en beschikbaarheid – maar laat de technische en praktische invulling over aan de private partner. De mededingingssituatie tijdens de plaatsingsprocedure noopt de geïnteresseerde marktpartijen vanuit hun kennis, ervaring en innovatief vermogen oplossingen te zoeken die hen een concurrentieel voordeel opleveren. PPS stimuleert aldus innovatie.

Tegelijk laat de techniek van de outputspecificaties samen met een doelmatig gebruik van gunningscriteria toe dat de geïnteresseerde marktpartijen en waar de vrijheden het dus toelaten ook ruimtegebruik, landschappelijke inpassing, aspecten inzake waterhuishouding, ecologische aspecten, leefbaarheid...mee in rekening brengen bij het uittekenen van hun voorstel.

Maar het definitieve akkoord van de Vlaamse Regering voor de opstart van een DBFM-plaatsingsprocedure en selectie als Vlaams PPS-project, kan pas gebeuren na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het uitgewerkte project.

Tijdens de analysefase werden de mogelijkheden en uitdagingen inzake de contracteringsstrategie verkend. Aan het begin van fase 2, parallel met de opmaak van het schetsontwerp, is deze verder uitgewerkt. Ter ondersteuning van de beslissing die door de Vlaamse Regering diende genomen te worden werd een maatschappelijke kostenbaten analyse (MKBA) opgesteld. Eveneens werd een PPS-advies gevraagd als onderdeel van de nota voor de Vlaamse Regering. Uiteindelijk besliste de Vlaamse Regering op 29 januari 2024 dat Gentspoort wordt uitgevoerd als een publiek-private samenwerking (PPS). De Vlaamse Regering keurde hierbij ook de selectieleidraad goed voor de opstart van de selectieprocedure voor de aanstelling van kandidaat-aannemers. Tevens kwam de Vlaamse Regering tot een principiële akkoord over de begroting van het project.

5.2 Financiering

In samenhang met de contracteringsstrategie zal ook de financiering van het project verder worden uitgewerkt. Dit wordt mee opgenomen door de werkgroep contractering & financiering (zie ook hoofdstuk 3.2.2).

Tijdens fase 2 schetsontwerp is een raming van het project opgezet volgens de SSK-methodiek (Standaardsystematiek voor Kostenraming – CROW) waarin ook de parameters voor kostenverdeling tussen de verschillende projectpartners is opgenomen. Op 29 januari 2024 kwam de Vlaamse Regering tot een principiële akkoord over de begroting van het project, namelijk 780 miljoen euro.

Deze raming zal bij opmaak van de projectnota geactualiseerd worden.

6. Interactie met andere processen

Gentspoort is niet het enige project dat wordt uitgewerkt in de Gentse regio. Er zijn verschillende processen en projecten die op een bepaalde manier een impact kunnen hebben op dit project. Soms is de link zeer duidelijk, bijvoorbeeld binnen het wetgevend, ruimtelijk of mobiliteitskader. Andere processen kunnen een eerder subjectief of flankerend effect hebben, maar zijn ook belangrijk om mee in kaart te brengen.

In bijlage 2 worden enkele van die processen opgelijst volgens een aangepaste variant van de PESTEL (Political, Economical, Social, Technological, Environmental, Legal) onderverdeling. Waarbij hier de vrijheid wordt genomen om Environmental als Omgeving te lezen, dus niet te beperken tot het ecologische of gezondheidsaspect. Deze lijst wordt verder aangevuld gedurende de looptijd van het project. Ook voor het risicomanagement kan deze lijst elementen bevatten die zich afspelen buiten het project maar die evenwel een risico kunnen inhouden voor het gewenste verloop van Gentspoort.

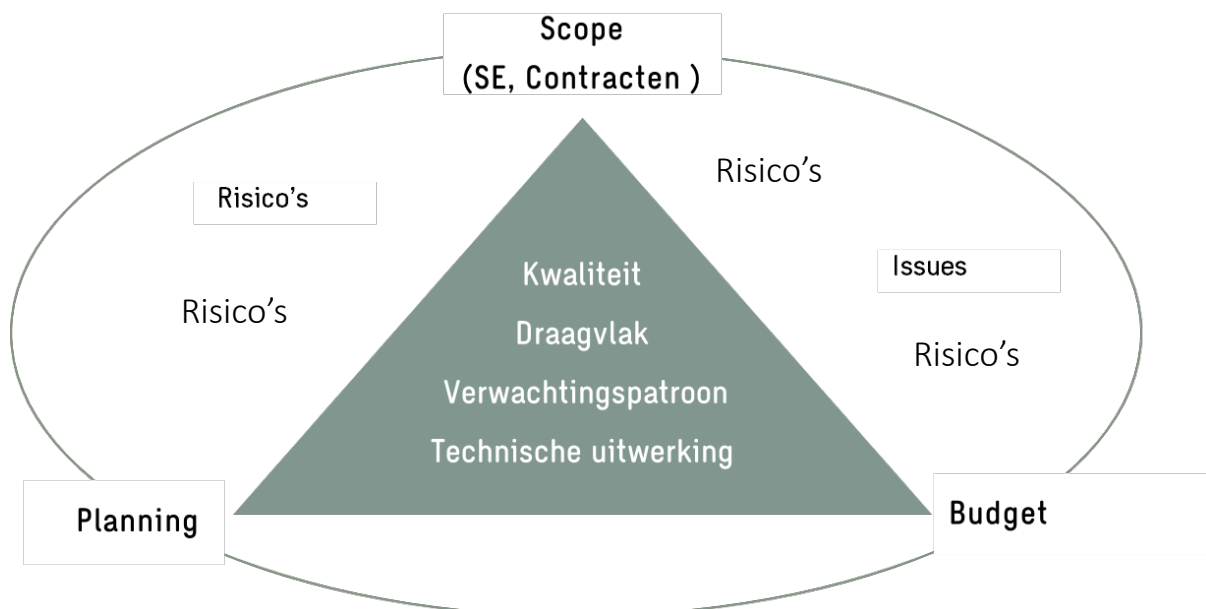
7. Risico's en kansen

7.1 Risicomanagement

7.1.1 Methodiek

Tijdens het volledige procesverloop doorheen alle fasen van het project is het managen van risico's en kansen mee een belangrijk instrument om het project tot een goed einde te brengen.

Risico's/ Kansen hebben een negatief/ positief impact op de projectdoelstellingen. De opdracht is om de projectkaders mogelijks in evenwicht te houden. Het zijn onder andere de risico's/ kansen die ervoor zorgen dat het evenwicht verstoord wordt. Een gedreven risicomanagement moet ervoor zorgen dat risico's op tijd worden herkend en gemitigeerd zodat de impact kan opgevangen worden en bewust met risico's/ kansen wordt omgegaan.



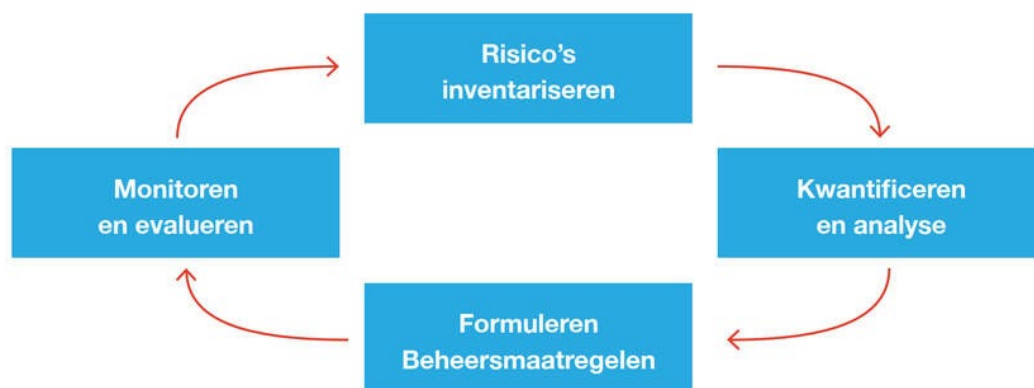
De implementatie van het risicomanagement is voorzien vanaf fase 2 (ontwerpfase). Het opzet en de methodiek wordt in de analysefase voorbereid op die manier dat op het einde van de analysefase een eerste versie van risicoregister beschikbaar is waarna in fase 2 de methodiek zoals hieronder beschreven kan worden toegepast:

Een risico is een ongewenste gebeurtenis die een negatieve impact heeft op de projectdoelen, en:

- De kosten kan verhogen;
- Vertraging kan veroorzaken;
- De kwaliteit van het eindproduct kan aantasten.
- De veiligheid kan in het gedrang brengen zowel tijdens uitvoering als bij de eindgebruiker
- De omgeving of draagvlak van het project kan aantasten

Andersom wordt er ook gekeken naar **kansen of opportuniteiten** die een positieve impact kunnen hebben het projectresultaat en kostenbesparend, versnellend, kwaliteitsverhogend, veiliger of draagvlakverhogend kunnen werken.

Binnen het project Gentspoort wordt gewerkt volgens de RISMAN-methode, waarbij vier stappen onderscheiden worden: risico's inventariseren, risico's kwantificeren en analyseren, formuleren beheersmaatregelen voor de risico's en het monitoren en evalueren van de beheersmaatregelen.



Figuur 5: RISMAN-methodiek

Dit alles wordt beheerst binnen een risicoregister.

7.2 Quick wins

7.2.1 Definitie

Quick Wins zijn projectonderdelen die versneld (quick) kunnen worden uitgevoerd én waarbij het versneld uitvoeren een duidelijke meerwaarde (win) betekent voor het project en/of de omgeving. Ze passen steeds binnen een haalbaar financieel kader. Quick Wins kunnen worden afgesplitst van het hoofdproject en een eigen projectpad volgen. Quick wins kunnen bvb geïnitieerd worden om het werkerrein vrij te maken, om de bouwfase vlotter te laten verlopen en/of een snellere ingebruikname van een deeltraject mogelijk te maken. Maar de keuze tot een versnelde uitvoering van een projectonderdeel of een ingreep kan ook ingegeven zijn omwille van het feit dat dit draagvlak verhogend werkt. Een Quick Win mag het project niet hypothekeren, vertragen of belemmeren, zowel inhoudelijk als procedureel als financieel.

7.2.2 Verdere aanpak

Er kunnen verschillende types van quick wins onderscheiden worden. Zo kunnen quick wins bijvoorbeeld ingrepen bevatten op het vlak van:

- Werkerrein vrijmaken
- Bouwfase vlotter laten verlopen (minder hinder)
- Snellere exploitatie van een deel van het tracé dat onafhankelijk kan functioneren van het geheel'
- Maatregel die het dragvlak verhogen

Doorheen het volledige studietraject zal bij de verschillende mijlpalen telkens de reflex gemaakt worden of de nieuwe inzichten kunnen leiden tot het detecteren van nieuwe/aangepaste quick wins. Dit kunnen zowel inhoudelijke inzichten, ten gevolge van het gelopen studietraject, als procesmatige inzichten, ten gevolge van stakeholderinput.

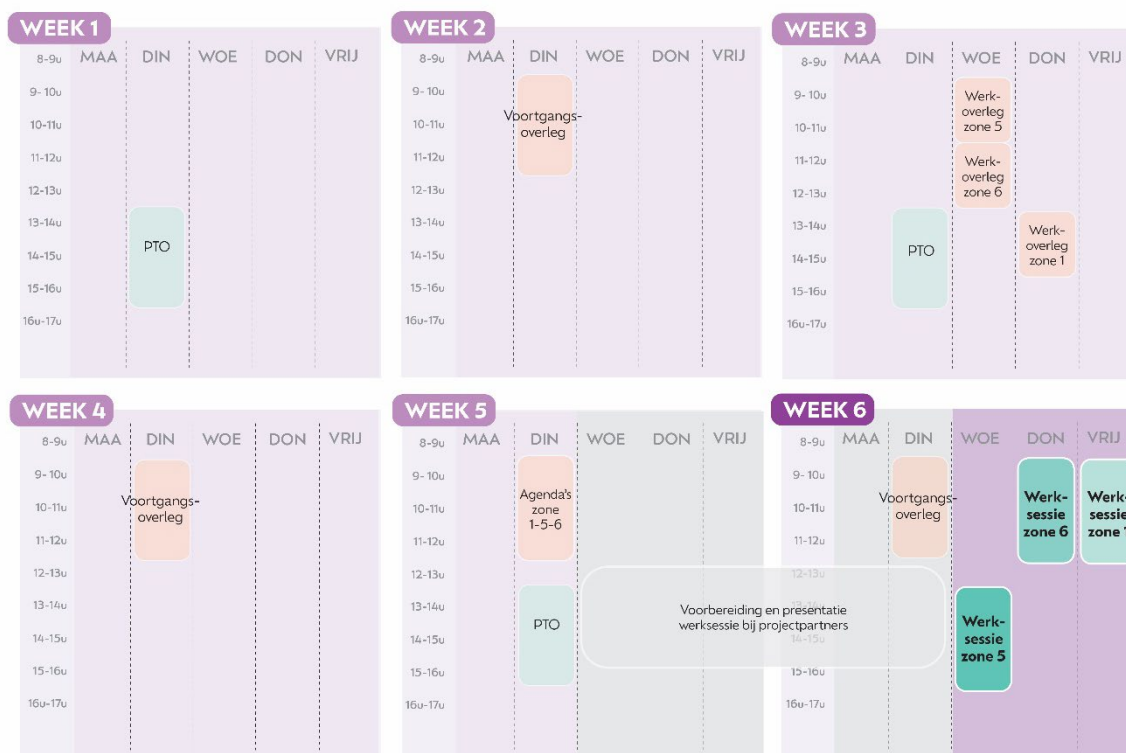
8. Doorkijk procesverloop fase 2 - voorontwerp

8.1 Aanpak in zones

In fase voorontwerp is de aanpak in cyclussen aangepast naar aanleiding van de lessons learned uit het schetsontwerp. Volgende basiskenmerken blijven behouden: We werken nog steeds in 6 zones met een geïntegreerde ploeg per zone. We ontwerpen in cycli met werksessies waarin de stad Gent en De Lijn zeer nauw betrokken blijven. Ook de werkgroepen voor overkoepelende topics blijven behouden en er is steeds de mogelijkheid om in functie van het onderzoek extra thematische werkgroepen op te starten.

Het overleg- en samenwerkingsmodel werd geoptimaliseerd in functie van meer werktijd voor het projectteam en voorbereidingstijd voor de partners. Daarnaast zullen ook beduidend minder werkdagen georganiseerd worden. De werkdagen zullen meer gericht zijn op het breed informeren en betrekken van alle ambtelijke actoren op bepaalde mijlpalen in het ontwerpproces.

Concreet blijft een **6-wekencyclus** bestaan, de resultaten van deze 6 werkweken worden besproken op een **werksessie** met minstens de aanwezigheid van stad Gent en De Lijn. In functie van de agenda kunnen extra partners uitgenodigd worden.



Figuur 6: Voorbeeld 6-wekencyclus zone 1-5-6

8.2 Processchema

Het ontwerptraject verloopt ook in deze fase geïntegreerd en de milieueffecten worden hierin meegenomen. Zo wordt de aanmelding van het MER opgemaakt en start het project-MER op in interactie met de opmaak van het voorontwerp. Op deze manier ontstaat een robuust en geïntegreerd ontwerpproces. De contracteringsstrategie wordt verder verfijnd, principiële samenwerkingsovereenkomsten worden voorbereid en de selectieleidraad wordt gepubliceerd om mogelijke kandidaat-aannemers te selecteren.

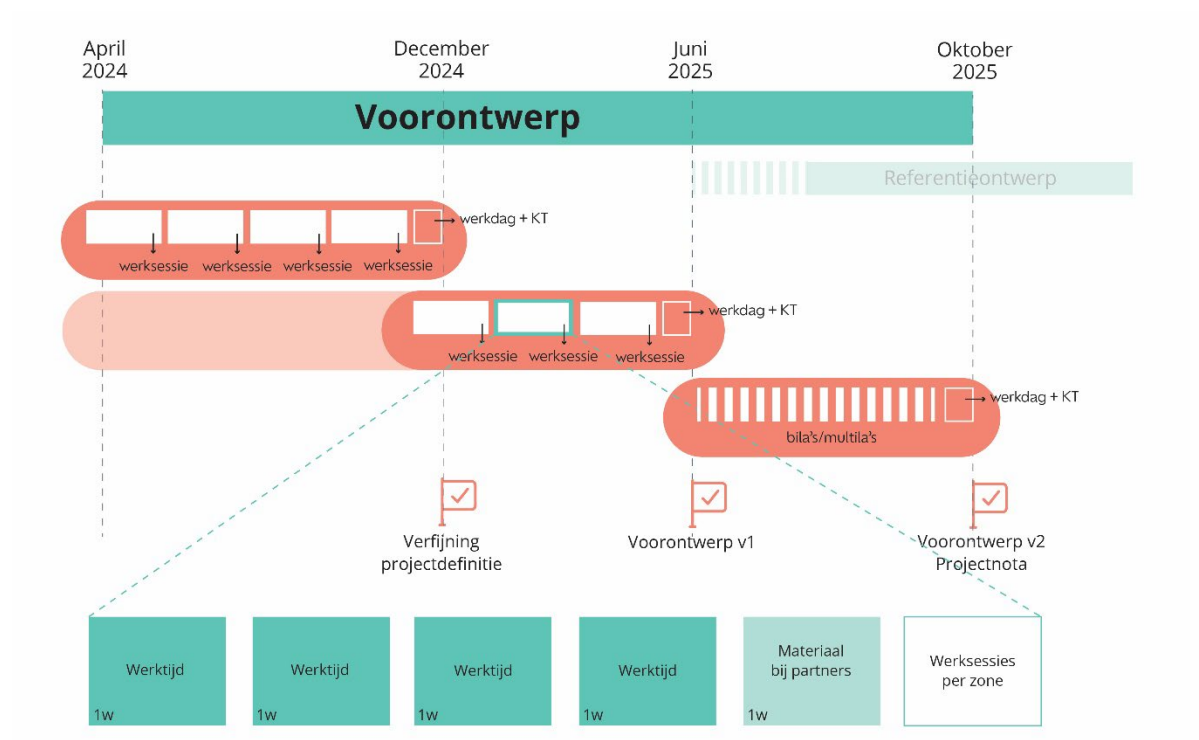
In functie van de voortgang van het ontwerpproces worden **3 mijlpalen** gedetecteerd. Op zo'n mijlpaal worden alle ambtelijke actoren op een werkdag geïnformeerd over de vooruitgang en beslissingen in het ontwerp. Daarop volgend wordt een kernteam georganiseerd met de partners om terug te blikken op de feedback uit de werkdag en de beslispunten voor de stuurgroep voor te bereiden. De stuurgroep valideert vervolgens de ontwerpkeuzes en stuurt de inhoud van het verdere onderzoek aan.

Een eerste mijlpaal is het verder trechteren van de openstaande alternatieven uit de startnota tot **één voorkeursalternatief** en het verder opmaken van ruimtelijke concepten voor de betekenisvolle plekken. De onderzoeksvragen zoals genoteerd in hoofdstuk 10 van de startnota per zone geven richting aan het nodige onderzoek voor deze eerste mijlpaal.

Op de tweede mijlpaal ligt een eerste versie van het voorontwerp voor. In deze versie is het concept **voorkeursalternatief verder verfijnd** en het programma overal duidelijk. Volgend op de beslissing van de stuurgroep kan het voorontwerp verder gedetailleerd worden. De tweede versie van het **voorontwerp** dat ook neergeschreven zal worden in de projectnota volgt bijgevolg de derde mijlpaal in deze fase.

Daarnaast wordt verder ingezet op de interactie met het middenveld en de brede bevolking aan de hand van o.a. overleg met het middenveld, werkateliers, voordeurgesprekken en doelgroepenoverleg.

Onderstaande processchema vormt een weergave van de planning voor het voorontwerp op hoofdlijnen en wanneer de 3 werkdagen en kernteams in functie van de trechtering van alternatieven, versie 1 en versie 2 van het voorontwerp kunnen plaatsvinden.



Figuur 7: Overzicht procesverloop fase 2 voorontwerp

Appendix

Lijst van afbeeldingen

Figuur 1: Kaart projectgebied opgedeeld in 6 zones	9
Figuur 2 Overzicht algemeen procesverloop Gentspoort.....	12
Figuur 3. Overzicht overlegstructuur Gentspoort	16
Figuur 4: Procesverloop schetsontwerp: 5 ontwerpcyclussen per zone met telkens 2 werksessies ter voorbereiding van de werkdag om de 6 weken.....	20
Figuur 5: Procesverloop voorontwerp: 4 ontwerpcyclussen per zone met 1 werksessie aan het einde van elke cyclus ter voorbereiding van de eerste werkdag in fase voorontwerp	20
Figuur 6: Vervolgplanning procedures MER, OVA en DBFM	Error! Bookmark not defined.
Figuur 7: RISMAN-methodiek.....	32
Figuur 8: Voorbeeld 6-wekencyclus zone 1-5-6	34
Figuur 9: Overzicht procesverloop fase 2 voorontwerp.....	36
Figuur 10. Voorstel van aanpak startnota's	38

Lijst van tabellen

No table of figures entries found.

9. Bijlagen

9.1 Bijlage 1: Procedurele analyse

9.1.1 Procedure complexe projecten

De procedure complexe projecten wordt niet gevolgd voor het project Gentspoort.

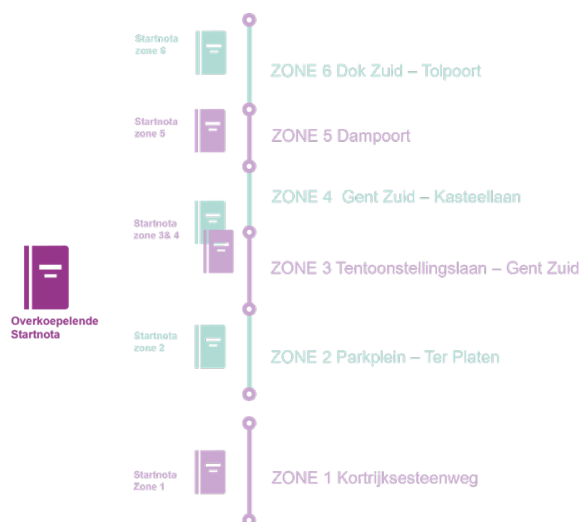
9.1.2 Opmaak Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)

Een RUP is volgens de huidige inzichten niet nodig, maar de noodzaak tot opmaak van een RUP wordt verder gemonitord. Ook de noodzaak tot opmaak van een projectstudie met bijhorende projectvergadering wordt tijdens de opmaak van het voorontwerp verder uitgeklaard in samenspraak met stad Gent en Departement Omgeving. Er wordt rekening gehouden met een projectvergadering in het uitzetten van het verdere proces richting omgevingsvergunningsaanvraag.

9.1.3 Procedure decreet basisbereikbaarheid

Voor het project Gentspoort is het decreet basisbereikbaarheid van toepassing. De opmaak van zowel een start- als een projectnota is hierbij noodzakelijk. De totale doorlooptijd wordt mede bepaald door de afstemming met parallel lopende procedures, zoals de project-MER.

Er is 1 startnota opgemaakt voor het volledige project. De startnota is opgedeeld in verschillende documenten voor de verschillende schaalniveau's: overkoepelende aspecten worden behandeld op het macroniveau in de overkoepelende nota en zonespecifieke aspecten op microniveau in een nota per zone.



Figuur 8. Voorstel van aanpak startnota

Vervolgens is het mogelijk om de procedure na goedkeuring van de startnota verder op te splitsen in verschillende projectnota's. Of dit aangewezen is, zal onder meer afhangen van de gedetecteerde risico's voor een bepaalde zone tijdens de opmaak van het voorontwerp. Indien er geen specifieke

risico's gedetecteerd worden, geniet het de voorkeur om met hetzelfde aantal projectnota's verder te gaan.

9.1.4 M.e.r.- plicht

Een plan-MER is niet noodzakelijk zolang geen RUP aan de orde is (zie hiervoor). Een project-MER is wél noodzakelijk.

Gezien de grootte en mogelijke gevoeligheid van het dossier wordt een juridisch zo robuust mogelijk proces vooropgesteld. Hierbij wordt geadviseerd om twee participatiemomenten en adviesmomenten in te lassen tijdens specifieke momenten in het MER-traject. Hierdoor wordt voor het project-MER een totale doorlooptijd van ca. 17 maanden gerekend.

Er wordt één project-MER voor het geheel opgemaakt. De aanmelding van de project-MER wordt ter inzage gelegd na de eerste stuurgroep in fase voorontwerp waarbij de openstaande alternatieven uit de startnota verder getrechterd worden. De aanmelding zal publiek raadpleegbaar zijn voor een periode van 30 dagen waarop inwoners en instanties kunnen reageren.

9.1.5 Omgevingsvergunning

Voor alle handelingen nodig voor de realisatie van het voorkeursontwerp zoals beoordeeld in het project-MER, moet een omgevingsvergunningsaanvraag opgemaakt worden. Dit betekent dat de omgevingsvergunningsaanvraag/aanvragen voor het project Gentspoort een vrij hoog detailniveau zullen moeten bevatten. Dit betekent ook dat er een belangrijke interactie ontstaat met de DBFM-procedure. Immers, belangrijke wijzigingen aan het ontwerp, na het verkrijgen van de omgevingsvergunning, zullen een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag (OVA) vereisen.

De opmaak van een dossier omgevingsvergunningsaanvraag neemt enkele maanden in beslag. Er zijn bepaalde voordelen aan het verder opsplitsen van het project in verschillende OVA's, zelfs verschillende OVA's voor verschillende deelzones binnen de zes hoofdzones zijn mogelijk en kunnen voordelen bieden.

9.1.6 Gemeentewegendecreet

Het gemeentewegendecreet stelt onder artikel 8 dat niemand een gemeenteweg kan aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaandelijke goedkeuring van de gemeenteraad. Er wordt een procedure 'Zaak der Wegen'/Nota Rooilijn Gemeentewegendecreet opgestart wanneer:

- Er wijzigingen komen in het gemeentelijk beheer van wegen ((nieuwe) wegenis/publieke ruimte komt in gemeentelijk beheer of verandert van gemeentelijk naar een ander beheer of de rooilijn van de wegenis in gemeentelijk beheer wijzigt);
- Een oude buurt- of voetweg gewijzigd of afgeschaft wordt.

De procedure Zaak der wegen zal autonoom opgestart worden. Voor het omgaan met gemeentewegen kan volgende aanpak worden voorgesteld:

- Een verschuiving, verbreding of een gelijkaardige wijziging die 1 op 1 gelinkt is aan het ontwerp kan gecombineerd worden aangevraagd in de betreffende omgevingsvergunningsaanvraag.
- Om de omgevingsvergunning(en) niet verder te bezwaren (inhoudelijk) en te verlengen (tijd), lijkt het aangewezen om buurtwegen die op heden in de feiten reeds zijn afgeschaft, maar

administratief nog niet, los te koppelen van de omgevingsvergunning en voorafgaand aan de vergunningsaanvraag te behandelen. Hierbij valt op te merken dat inhoudelijke afstemming nodig is zodat de nieuwe rooilijn die wordt opgenomen in de zaak der buurtwegen overeenstemt met de omgevingsvergunningsaanvraag.

9.1.7 Grondverwerving

Het project Gentspoort vertrekt vanuit het publiek domein, maar mogelijks zullen op specifieke plekken verwervingen nodig zijn. In omgeving Dampoort en langs de Kortrijksesteenweg is reeds duidelijk dat verwervingen noodzakelijk zijn. Er wordt daarom nauwgezet gemonitord waar het ontwerp de grenzen van het publieke domein opzoekt. Deze plekken worden nauwlettend opgevolgd en indien nodig wordt het ontwerp op deze locaties sneller gedetailleerd.

In onze aanpak worden twee types onderscheiden om de nood aan eventuele verwervingen op te volgen:

- gevoelige zones, dit zijn zones die in private eigendom zijn en/of waar verwerving bijkomende moeilijkheden kan ondervinden omwille van bijvoorbeeld bestemmingen, beschermingen, ...
- kritische plekken, dit zijn de zones waar het project aanleunt bij de grenzen van het openbaar domein

9.1.8 Procedure tunnelveiligheid

Tijdens het ontwerp- en bouwproces zal worden onderzocht en onderbouwd hoe de integrale tunnelveiligheid kan worden gewaarborgd alsook zal worden nagegaan hoe de uit de analyses voortvloeiende veiligheidsmaatregelen technisch te implementeren in het project. Wegens het momenteel nog ontbreken van een sluitende Vlaamse/Belgische methodiek, zal de methodiek van de Nederlandse Landelijke Tunnelstandaard (LTS) in alle fasen van het project als leidraad gebruikt worden.

Bijlage 2: Overzicht projecten in interactie met Gentspoort

Zone*	Wat	Wie	Status	Impact
Alle zones	Wijkmobiliteitsplannen	Stad Gent		Circulatiemaatregelen dienen op elkaar afgestemd te worden
Zone 6	Verapaz brug	AWV	In uitvoering	Ontwerp Verapaz beïnvloedt ontwerp in zone 6
Zone 6	Vynckiersite	Revive		Door de toekomstige kantoor ontwikkelingen langsheen de Wiedauwkaai en Vynckiersite ter hoogte van het kruispunt stadsring met de Wiedauwkaai kan een belangrijke stroom voetgangers en fietsers verwacht worden
Zone 6	Meyvaertsite	ICN en Besix		Het complex omvat meer dan 100 woningen, enkele handelsruimtes en zal omgeven worden door groen in de vorm van een nieuw aan te leggen park. Nog geen bouwvergunning bekomen.
Zone 6	RUP Oude dokken	Nog niet gekend		Woonontwikkelingen / herlokalisatie Bpost, nog niet concreet.
Zone 6	Scholencampus Bomasite	Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent		Nieuwe scholencampus Bomastraat.
Zone 6	Park Bomasite	Stad Gent		Park ten noorden van scholencampus.
Zone 6	Gascabine Fluvius	Fluvius		Leidingen naar en van gascabine kunnen niet behouden blijven obv ontwerp.
Zone 6	Openleggen De Lieve Blaisantvest	Stad Gent		Studie start op in september. Het openleggen van de Lieve en het transformeren van de Blaisantvest tot een waterpark zijn realisaties die stad Gent voorstelt in hun Structuurvisie 2030. Stad Gent wil in 2024 tot een gedragen conceptplan komen waarna dit plan in 2025 wordt uitgewerkt tot een voorontwerp.
Zone 6	De Thuishaven	Stad Gent		Renovatie De Thuishaven
Zone 6	Freinetschool Sassepoot			De school zelf verhuist maar momenteel is het idee bij stad

				gent dat het gebouw de bestemming van school behouden blijft, om tijdelijk een school naar deze locatie te verhuizen als ze bezig zijn met werken op de originele locatie.
Zone 6	Nieuwe tramstelplaats in Wondelgem	De Lijn		De lijn is bezig met de OVA voor de nieuwe tramstelplaats in Wondelgem. Deze is van groot belang voor zone 6 is, want de trams richting Dampoort zouden daar op het net komen.
Zone 6	Heraanleg Atlantastraat			Er ligt een vergund plan maar geen intentie tot realisatie, Stad Gent vraagt om aan te sluiten op bestaande situatie.
Zone 6	Heraanleg van de Wiedauwkaai	AWV		Voor zone 6 betekenen deze werken een busbaan en voor Fluvius is het integreren van hun nieuwe gasleidingen op de Wiedauwkaai een harde voorwaarde om de gascabine bij Neuseplein te verplaatsen & verkleinen.
Zone 6	Wondelgembrug	dVW	Startnota	Nieuwe Wondelgembrug, impact op circulatie
Zone 5 en 6	Arteveldehogeschool Campus Dok Zuid	Sogent, Arteveldehogeschool	Aanvraag vergunning en in 2024, start bouw voorzien voor 2025	De nieuwe campus van de Arteveldehogeschool zal een impact hebben op de verkeersintensiteiten in zone 5 en 6 van het projectgebied
Zone 5	RUP Dampoort	Stad Gent	Definitieve vaststelling 02/02/2023	Bepaalt de stedenbouwkundige voorschriften voor nagenoeg het volledige projectgebied van deze zone, eventuele bezwaren en de gevolgen daarvan in dat proces kunnen ook een impact hebben op ons project. Bepaalt eveneens de ligging van bovenlokale wegenis en transferium

Zone 5	Collector Farys Dampoort	Farys	Lopende	Ontwerp van tunnel aan de Dampoort beïnvloed door aanleg van collector Farys
Zone 5	Kruispuntaanpassingen Afrikalaan	AWV	Fase 1 gestart op 16/09/2024	Meerdere aanpassingen aan kruispuntconfiguraties na elkaar kunnen als hinderlijk worden ervaren door gebruikers
Zone 5	Spoorweguitbreiding L204	Infrabel	In ontwerp (lijnschema's)	Uitbreiding van de reïnsponen met 4 sporen heeft een impact op:
Zone 5	Stationsgebouw & fietsenstalling	NMBS	In voorbereiding naar ontwerp	Ontwerp van stationsgebouw met fietsenstalling heeft een impact op:
Zone 5	Projectontwikkeling Koopvaardijlaan		Najaar 2024: wedstrijd om een private partner aan te stellen, aanstelling partner voorzien in 2026	De projectontwikkeling moet opgevolgd worden i.k.v. brandweertoegankelijkheid en interactie met tunnel/tunnelmond
Zone 5	Projectontwikkelingen nav RUP Dampoort		Lopende	De projectontwikkeling moet opgevolgd worden i.k.v. brandweertoegankelijkheid en bouwvrije zone tot R40.
Zone 5	Projectontwikkeling en transferium	NMBS	Lopende	De projectontwikkelingen "pleingebouw" en "bruggebouw" moeten opgevolgd worden i.k.v. hun bebouwbare oppervlakte/volume.
Zone 5	RUP Afrikalaan	Stad Gent	In ontwerp, openbaar onderzoek loopt t.e.m. 17 oktober 2024	De ontwikkelingen binnen het gebied van het RUP hebben een impact op de verkeersintensiteiten in zone 5 en 6 van het projectgebied

Zone 4	Verhuis OLVI naar nieuwe scholencampus op oude Bomasite en projectontwikkeling schoolgebouw		consortium aangeduid in mei 2024, ingebruikna me voorzien voor 2026	Gebouwen OLVI werden gekocht door een projectontwikkelaar. Nog niet gekend welke functies worden ontwikkeld, de sites behoren volgens BPA tot zone voor gemeenschapsvoorzieningen.
Zone 4	Delhaize Sint-Anna	Delhaize	Vergunning in februari 2022 verleend	Nieuwe Delhaize in Sint-Annakerk zal zorgen voor een andere dynamiek op het plein. Belevingen hebben een impact op het ontwerp.
Zone 4	Uitbreiding R. Steinerschool	R. Steinerschool	Geplande werken: voorjaar 2023 – najaar 2024	Binnen het bestaande bouwblok breidt de school uit. Kan in timing gelijk lopen met werken voor Gentspoort.
Zone 4	Studentenhuisvesting en kantoren Nieuwebosstraat		Vergunning verleend in juni 2022	Grootschalige studentenhuisvesting (53 units) en kantoren met hoofdtoegang langs de Nieuwebosstraat
Zone 4	Aanpassingen rotonde Sint-Annaplein	Stad Gent	Najaar 2024	Naar aanleiding van een zwaar verkeersongeval met een fietser begin januari 2024 wordt de rotonde aangepast, de auto's krijgen één rijstrook minder.
Zone 3	Projectontwikkeling Urbis-gebouw	Atavus Invest en AG Real Estate	Werken in 2026	Het Urbis-gebouw wordt omgebouwd tot een complex met hotel, kantoren, appartementen, horeca en handelszaken. Hier moet mee rekening gehouden worden op de kop van het Graaf van Vlaanderenplein en zal bijkomende mobiliteit genereren.

Zone 3	Mobiliteitsstudie B401	AWV	Afgerond	Mobiliteitsstudie dat de haalbaarheid van het downgraden en wegnemen van het viaduct B401 bestudeerd op KT met maatregelen zoals belijning, MLT met viaduct tot Sint-Lievenspoort en LT zonder viaduct. Voorlopig geen rechtstreekse impact op het ontwerp. Er wordt rekening gehouden met de mogelijke korte termijn maatregelen.
Zone 3	Omgevingsaanleg nieuw stadskantoor	Stad Gent	On hold	Uitvoeringsperiode is niet gekend, in het ontwerp is een nieuw fietspad voorzien langs de achterzijde van het nieuwe stadskantoor met toegang tot de fietsenstalling (voor medewerkers stad Gent) en verbinding naar een nieuw dubbelrichtingsfietspad op Franklin Rooseveltlaan.
Zone 3	Heraanleg Vijfwindgatenstraat – Karel Antheunisstraat	Stad Gent - Farys	On hold	Rioleringsdossier zonder rechtstreekse impact, wel afstemming van de werken nodig. Voorlopig on hold omwille van budgettaire redenen.
Zone 3	Heraanleg Hertstraat	Stad Gent - Farys	On hold	Rioleringsdossier zonder rechtstreekse impact, wel afstemming van de werken nodig. Bezwaren ingediend op vergunning. Vergunning moet opnieuw ingediend worden. Voorlopig on hold omwille van budgettaire redenen.
Zone 2	Mobiliteitsstudie Citadelpark	Stad Gent	In opmaak (waarschijnlijk goedkeuring in zomer 2024)	Een sterk gedragen visie die mbt Gentspoort uitspraken doet over waar de grote assen voor voetgangers en fietsers komen op en langs het Museumplein, werd ook een klankbordgroep voor opgericht met inwoners, belanghebbende organisaties en betrokken professionelen + logistiek in en rond het park

Zone 2	Visienota ruimtelijke toekomstvisie Plantentuin van het GUM en Universiteit Gent	GUM, Plantentuin, Universiteit Gent	Afgerond	Kpt Emile Clauslaan x Ledeganckstraat; kunstwerk Emile Clausbrug, evt. verbinding waterpartijen etc.
Zone 2	Ontwerp vernieuwing en uitbreiding S.M.A.K.	SoGent + Open Oproep Vlaamse Bouwmeester	Lopende	Impact op betekenisvolle plek Museumplein
Zone 2	Masterplan Gebouwencluster Citadelpark (Floralienhal, ICC, S.M.A.K., MSK...)	Stad Gent, ontwerpteam: TM 51N4E en NU architectuuratelier, ondersteund door Ingenium NV, Bollinger + Grohmann, Kahle, ELD, Plant en Houtgoed, FESG, Altstadt	Studie zelf is afgerond, maar de werken aan alle gebouwen kan wel impact hebben op het project	Visie voor de renovatie, afbraak en uitbreiding van de bestaande gebouwen in het Citadelpark.
Zone 2	Renovatie van congresgedeelte ICC	Open Oproep Vlaamse Bouwmeester + ICC	Lopende	liep deels gelijktijdig en in wisselwerking met de opmaak van het masterplan gebouwencluster Citadelpark
Zone 2	Herinrichting Kpt Kortrijksesteenweg	AWV	In onderzoek	Impact op doorstroming (gemotoriseerd)verkeer R40 (Charles de Kerchovelaan en Citadellaan)
Zone 2	Herinrichting Kpt Krijgslaan x Burggravenlaan	AWV	In onderzoek	Impact op doorstroming (gemotoriseerd) verkeer Emile Clauslaan
Zone 2	Project Gent-Sint-Pieters	De Lijn	Werken in uitvoering, aanleg nieuw trams- en busstation voorzien voor 2025-2027	Impact op inpassing tramsporen op het kruispunt Kortrijksesteenweg x Parkplein/Prinses Clementinalaan, en bijgevolg dus ook het kruispunt ontwerp. Daarenboven wordt bekeken of de wijkcirculatie van de stationsbuurt aangepast zal worden, wat ook een impact kan hebben op de kruispuntinrichting.
Zone 2	Projectontwikkeling site Farys - Stroppark	Bereal	In onderzoek	Impact op verkeersgeneratie + site kon interessant zijn om buurtparking te voorzien indien gewenst voor parkeerbalans. ³
Zone 2	Projectontwikkeling studentenkoten Ter Platen	Lafaut Estate	In onderzoek	Impact op verkeersgeneratie vanuit Bourgondiëwijk richting R40 ⁴

Zone 2	Verhuis HoGent campus Ledeganck, maar wat komt in de plaats?	HoGent		Nog niet concreet, maar wel op de radar te houden.
Zone 1	Kruispuntaanpassingen N43	AWV	Dit is tijdens uitvoering en zal meegenomen worden in het minder hinder plan voor de uitvoering van de werken. In het bijzonder de opmaak van de omleidings plannen.	Meerdere aanpassingen aan kruispuntconfiguraties na elkaar kunnen als hinderlijk worden ervaren door gebruikers
Zone 1	Masterplan Maria Middelaes	Maria Middelaes	Lopende	Studie loopt gelijktijdig en kan nog een aanpassing van het ontwerp vereisen. Projecten worden op elkaar afgestemd
Zone 1	Plaatsing van verkeerslichten op het complex R40 + aanpassing opritten R40 naar 2 vakken	AWV	Werken duren 1,5 jaar, start eind 2024	Wordt voorafgaandelijk uitgevoerd, de impact op de doorstroming is moeilijk in te schatten / mee te nemen in ontwerp Gentspoort (de Nul-toestand wijzigt)
Projectb reed	Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Gent wegcategorisering	VVR Gent	21/12/2023	Wegencategorisering bepaalt inrichting van deze wegen en is dus richtinggevend voor het ontwerp
Projectb reed	Visie P&R	Stad Gent		
Projectb reed	Logistiek over water	DVW		Bevat richtlijnen voor doorvaarhoogtes en -breedtes van bruggen waar tram over zal rijden