

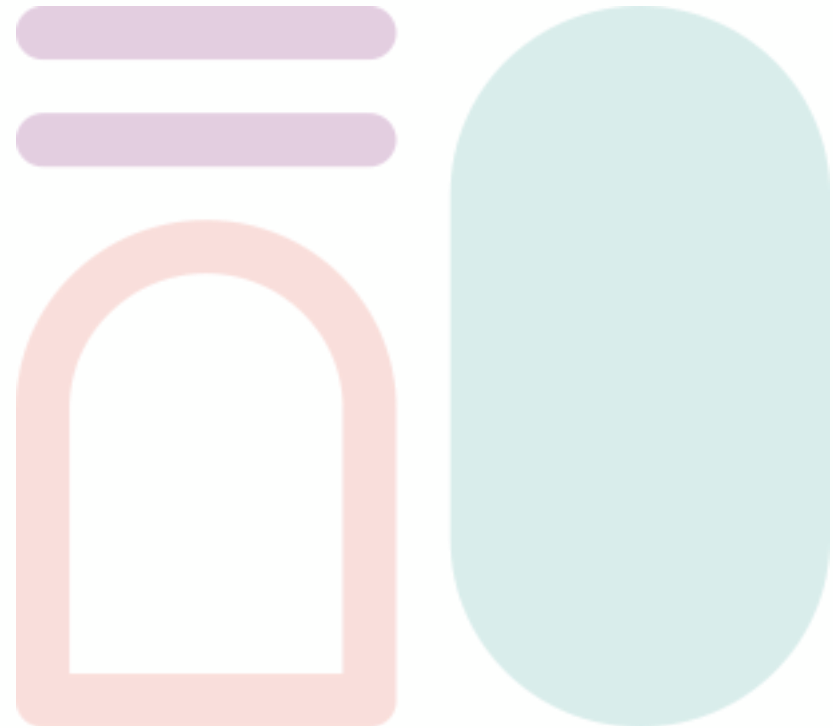
Gentspoort

Infomoment Heuvelpoort



31/03/2026

Welkom



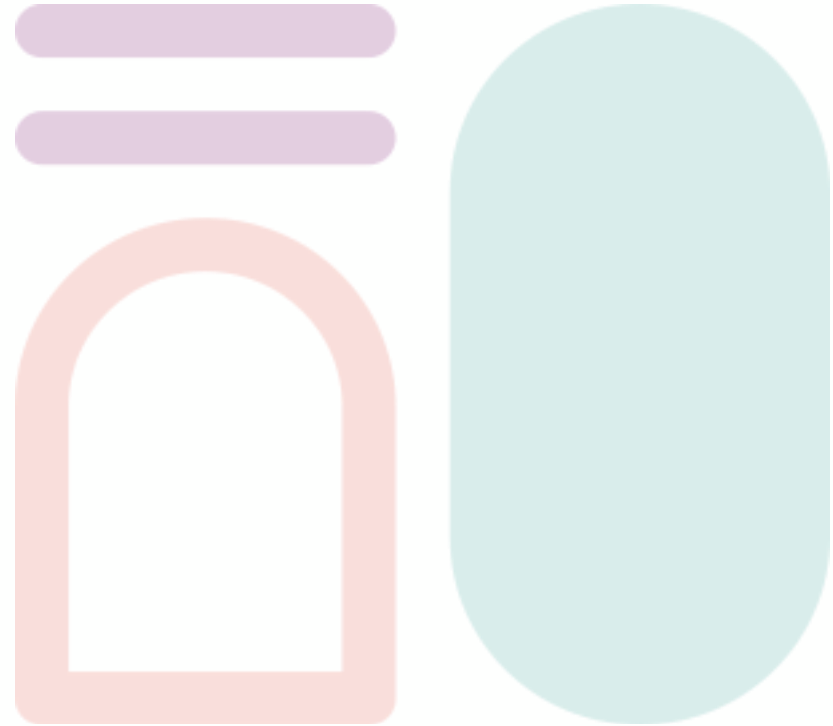
Dit event wordt in beeld gebracht

Tijdens dit participatiemoment worden sfeerbeelden gemaakt. Deze beelden kunnen door het projectteam van Gentspoort gebruikt worden in de externe communicatie over het project. We verwerken de beelden in overeenstemming met het privacybeleid van De Werkvennootschap (<https://dewerkvennootschap.vlaanderen/privacy/>). Door deelname aan dit infomoment geeft u toestemming tot het gebruik en de verwerking van de beelden tenzij u dit uitdrukkelijk anders aan ons kenbaar maakt.

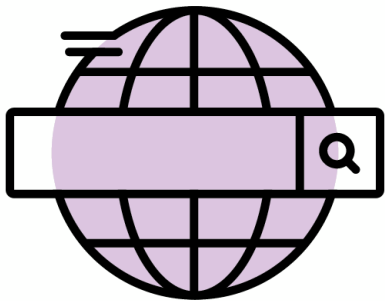


Agenda

1. Over Gentspoort
2. Toelichting onderzoek en ontwerp
3. Infostanden



1

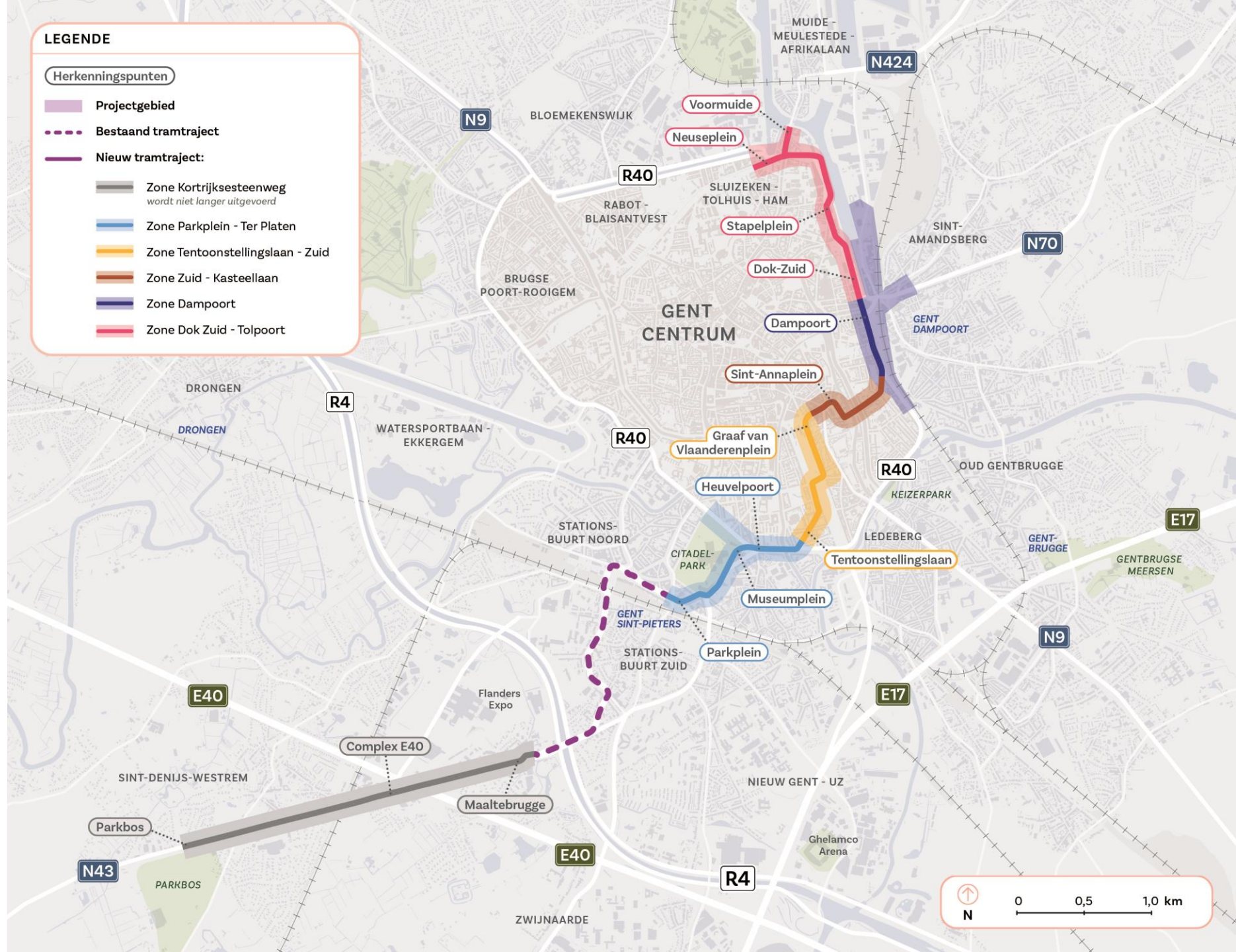


Over Gentspoort

Frank Vanden Bulcke

Het traject

Meer weten?
www.gentspoort.be



Projectorganisatie

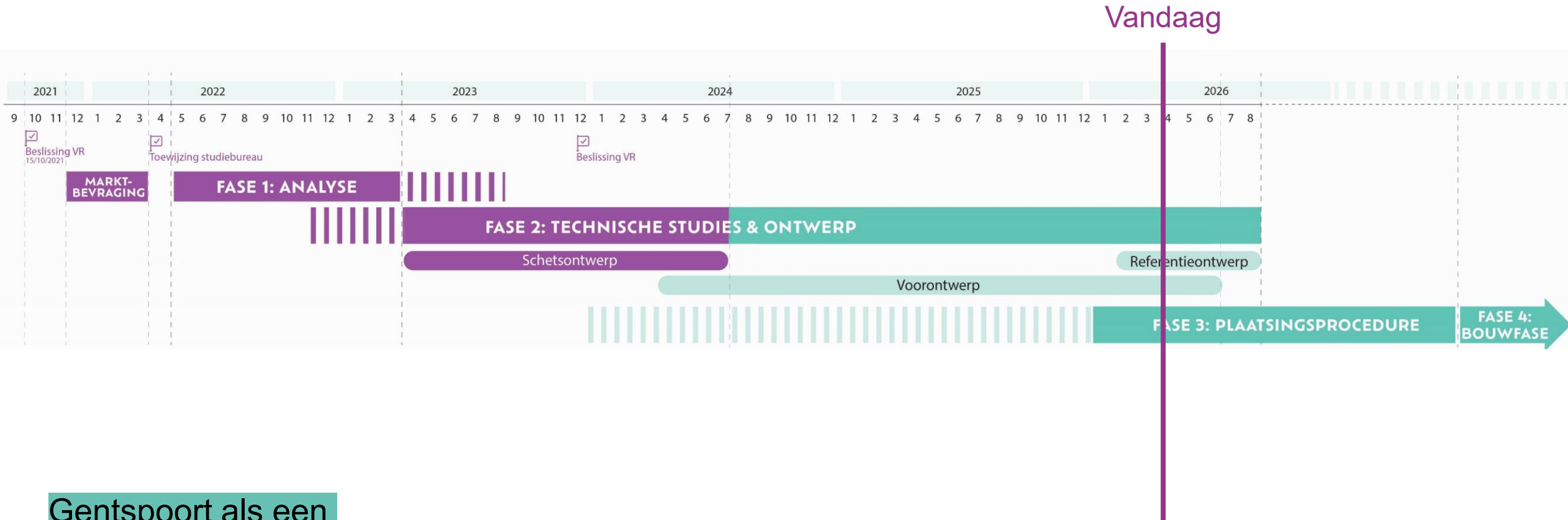


Stuurgroep

Vertegenwoordigde instanties

Stad Gent
De Werkvennootschap
De Lijn
AWV
MOW
De Vlaamse Waterweg
NMBS
Infrabel
Synductis
Farys
Aquafin

Projectorganisatie - timing



Gentspoort als een
DBFM-project

Raadplegen documenten: <https://gentspoort.be/project/documenten/>



Blijf op de hoogte



[Project](#) ▾

[Zes zones](#) ▾

[Planning](#) ▾

[Participatie](#)

[Nieuws](#)

[Veelgestelde vragen](#)

[Contact](#)

[Home](#) > [Project](#) > [Documenten](#)

Documenten

Zoek je meer informatie, een aankondiging of persbericht? Hieronder vind je alles terug.

[Laatste versie conceptplannen \(januari 2025\)](#)



[Materialen werkateliers 2025](#)



[Infokrant](#)



[Materialen Gentspoortbeurs](#)



[Boekdelen](#)



[Analysenota](#)

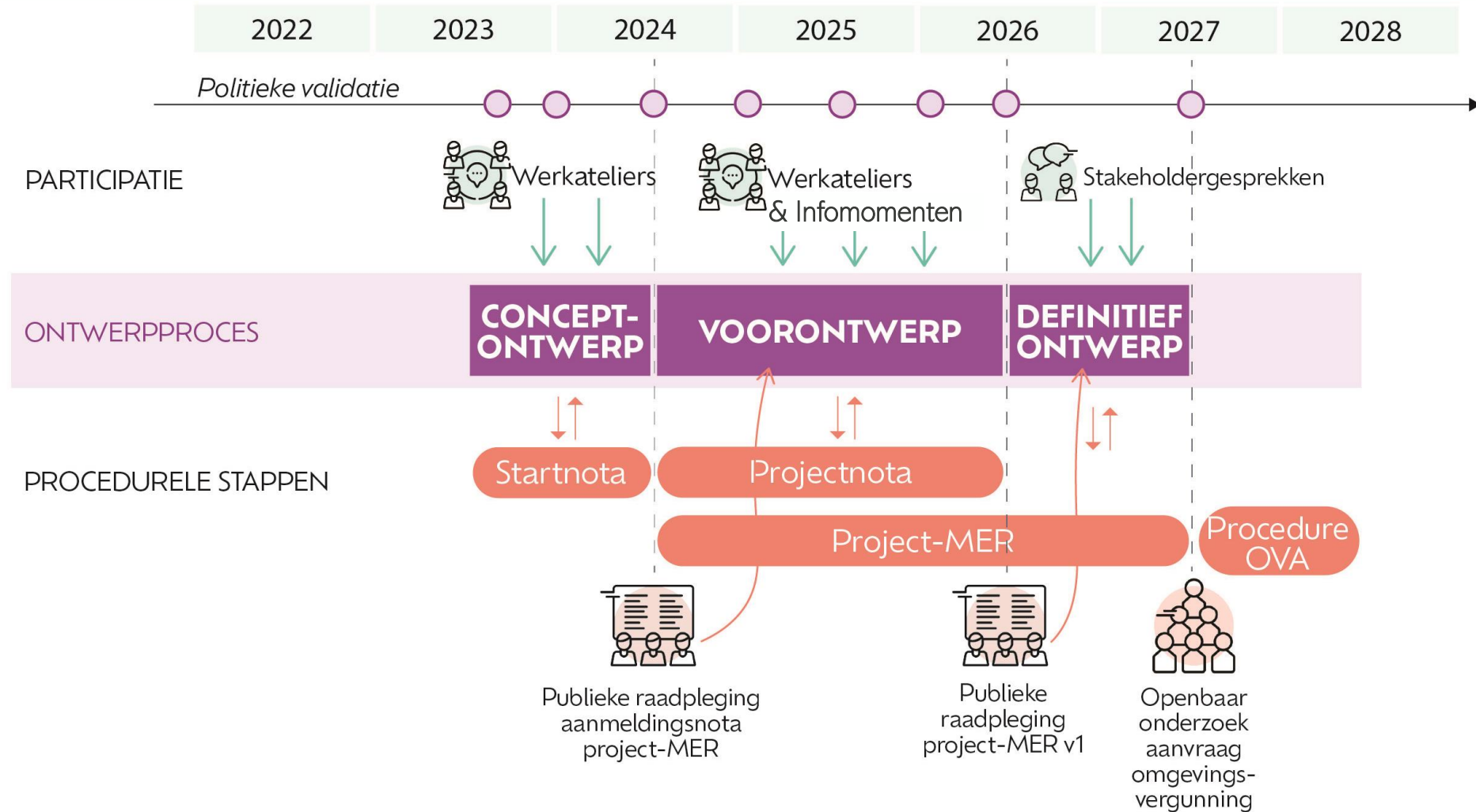


[Procesnota](#)



Participatie maakt Gentspoort beter

Inspraak en informatie



Midden 2022 - midden 2023: Brede lancering van het project

1
jaar
augustus 2022 - augustus 2023


6
werkateliers

> 70.000
infokranten bedeed


6
infomomenten

verspreid over


10
dagen

> 370
aanwezig tijdens
werkateliers en infomomenten

Midden 2023 - midden 2024: Samen naar een conceptontwerp



17

werkateliers



1

denktank



1

Gentspoortbeurs

60.000+

infokranten bedeed

900+

aanwezig tijdens werkateliers,
denktank en infomomenten

2024- februari 2026: Samen verfijnen van het conceptontwerp

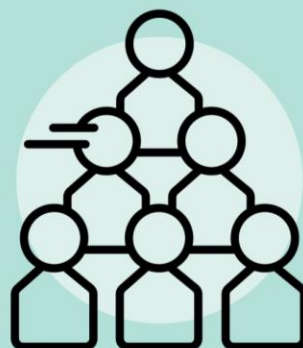
9 **werkateliers**
doorheen het projectgebied



608
deelnemers



3
infomomenten

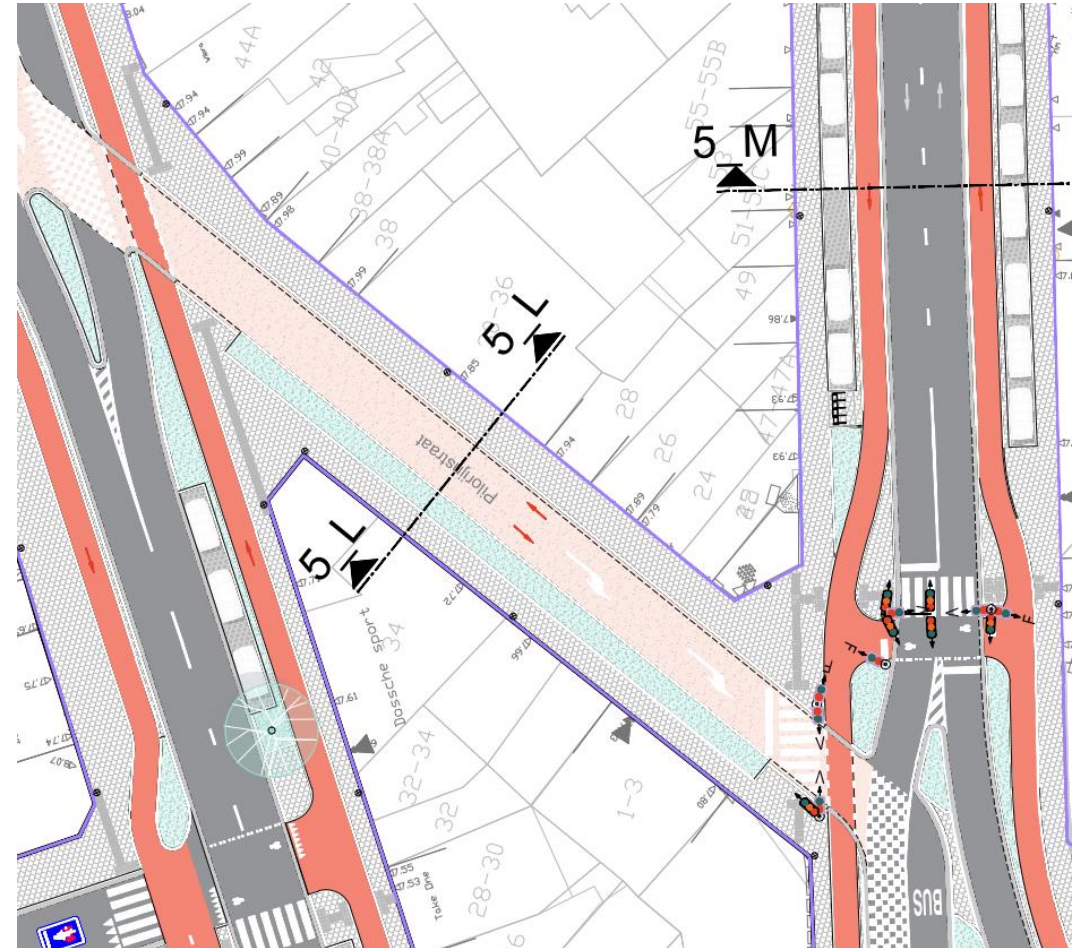


175
aanwezigen

Participatie maakt Gentspoort beter

Voorbeeld: Bewoners Pilorijnstraat ondervinden effecten van heraanleg rond Dampoort

- N.a.v. impact van verkeer op smalle straat stelden bewoners zelf een circulatiewijziging voor
- Deze wijziging werd positief beoordeeld en opgenomen in het voorontwerp

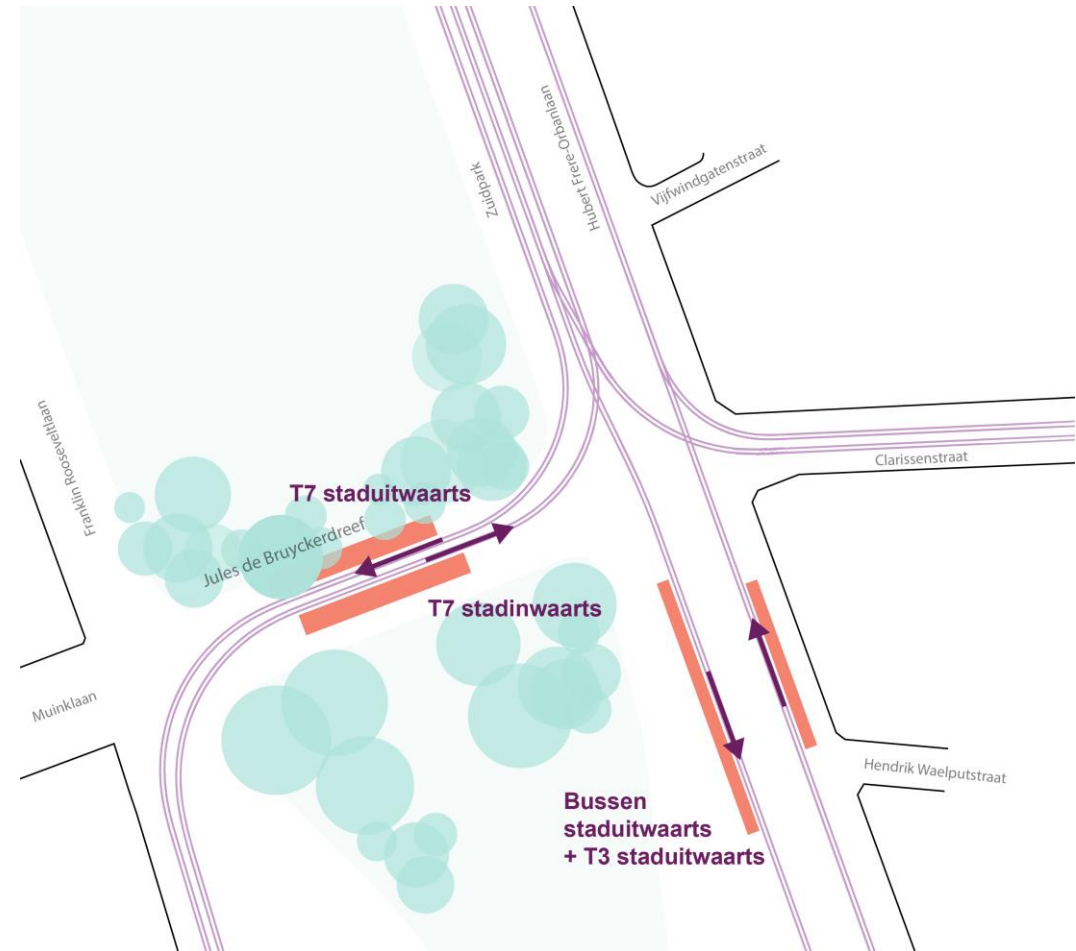


Werkversie voorontwerpplan

Participatie maakt Gentspoort beter

Voorbeeld: Oorspronkelijk plan met halte in Clarissenstraat zorgde voor grote ruimtelijke impact in de smalle straat

- Georganiseerde groep bewoners in de Clarissenstraat, keken op tegen de geplande halte
- Constructief dialoog met buurt en projectpartners leidde tot totaaloplossing voor iedereen



**Na 3 jaar onderzoek en
intensieve gesprekken met
buurtbewoners hakt
Gentspoort belangrijke
knopen door**

**Een verbeterd plan voor
Heuvelpoort met
dubbele onderdoorgang
en aanpassing aan
circulatie Stropbuurt**

2

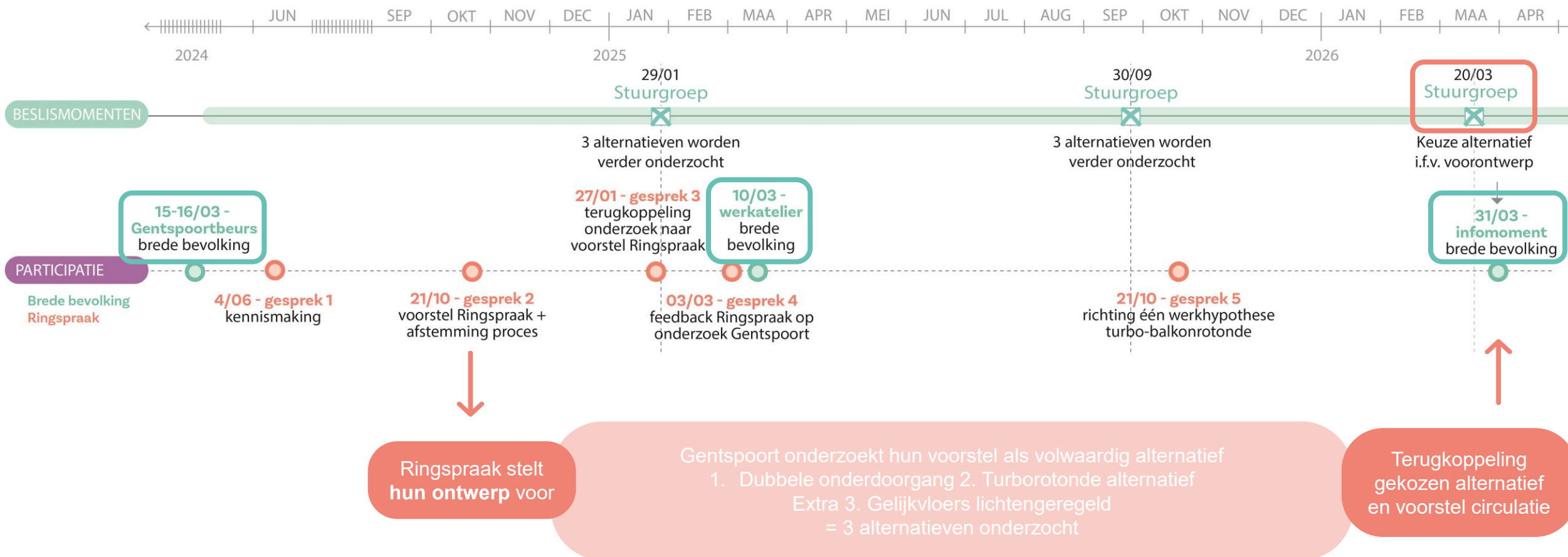
Terugblik

Febe Viaene



Terugblik gesprekken

Luisteren naar aandachtspunten, bezorgdheden en ideeën vanuit de **bewoners**



Aandachtspunten en bezorgdheden werden gecapteerd tijdens de verschillende gesprekken met de brede bevolking

- We capteerden bezorgdheden op de beurs, het werkatelier, via e-mail in de projectmailbox, gesprekken met buurtbewoners en Ringspraak,....
- Op het **werkatelier** van 10 okt 2025 werden de 3 alternatieven voorgesteld.
- We gingen aan de slag met de input over **veiligheid, leefkwaliteit, ruimtelijke impact en toegankelijkheid voor de R40.**

→ **Vraag naar meer parkeren, groen, leefkwaliteit en verkeersleefbaarheid**



We gingen ermee **aan de slag**

- Het conceptontwerp, i.e. de **dubbele onderdoorgang** voor doorgaand autoverkeer onder de Heuvelpoort, werd **verbeterd** o.b.v. de input uit participatiemomenten.
- **Bovenop** dit alternatief werden **twee bijkomende alternatieven evenwaardig onderzocht**:
 - Een **turbo-balkonrotonde**: een ondergronds plein voor actieve weggebruikers in combinatie met een beperkt verhoogde turborotonde voor het autoverkeer en de tram;
 - Een **volledig gelijkgronds kruispunt** voor alle verkeersstromen
- Er werd een **circulatieplan uitgewerkt** voor de Stropbuurt

De ontwerpen worden verder uitgewerkt tot concrete ontwerpen die in het **onafhankelijk MER gelijkwaardig onderzocht** worden

3

Stand van zaken ontwerp

Febe Viaene





1

Circulatie Stropbuurt

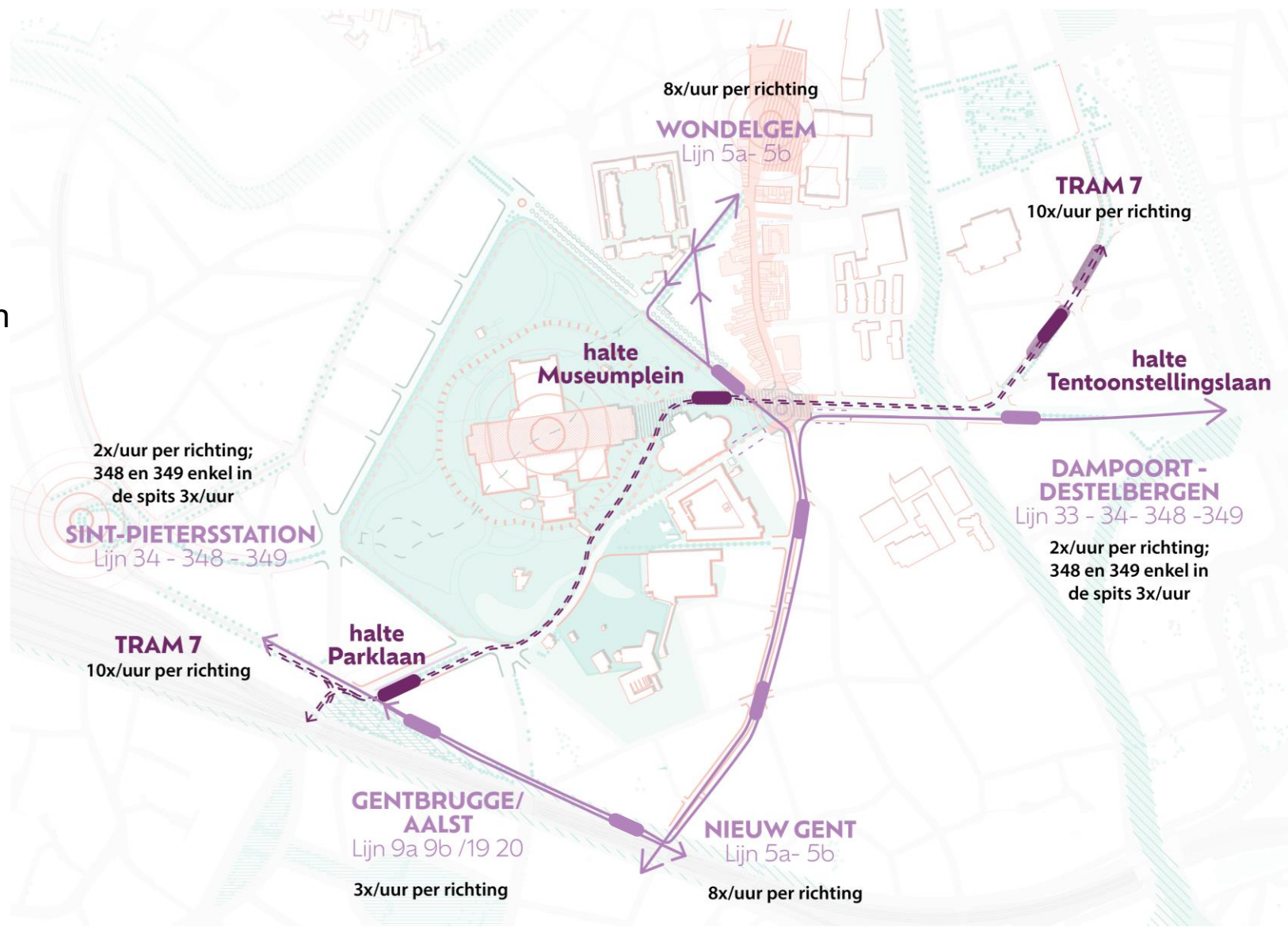
**Autoluwer maken van de OV- en fietsas
Normaalschoolstraat - Overpoortstraat**

Circulatiwijzigingen Stropbuurt

Waarom?

- **Doorstroming busbundel** (lijnen 5a/5b + verhuisde lijnen 34 – 348 - 349) is belangrijk;
- **Ontmoedigen** van sluipverkeer en doorgaand gemotoriseerd verkeer: enkelrichting in Zwijnaardsesteenweg en Ottergemsesteenweg;
- Garantie voldoende toegangen en uitritten tot de wijk;

Werd voor elk van de alternatieven Heuvelpoort meegenomen



OPENBAAR VERVOER - TRAM & BUS

← - - -> Tramnetwerk

↔ Busnetwerk

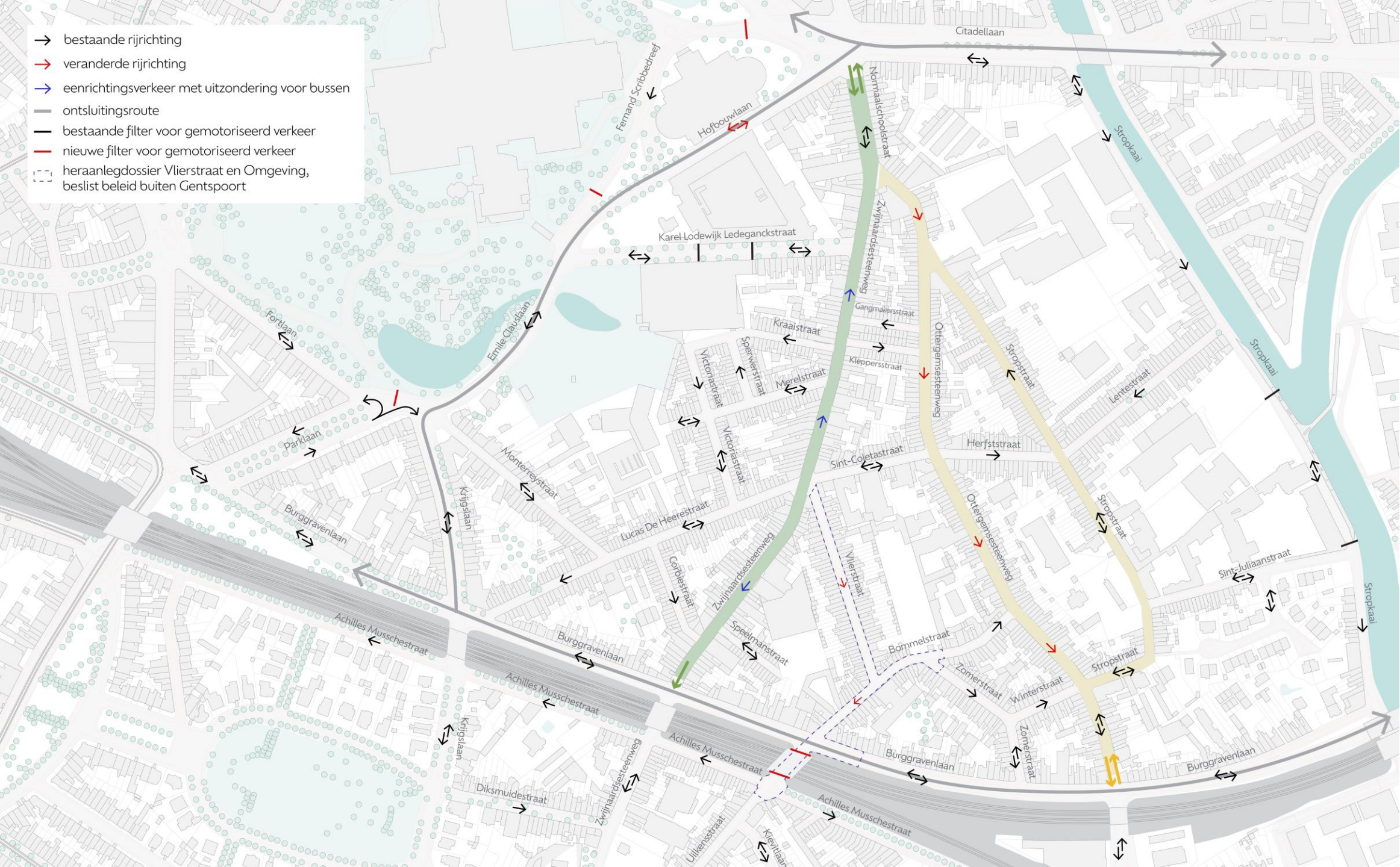
■ Tramhalte

■ Bushalte

■ Zoekzone halte

■ Gecombineerde tram- en bushalte

- bestaande rijrichting
- veranderde rijrichting
- eenrichtingsverkeer met uitzondering voor bussen
- ontsluitingsroute
- bestaande filter voor gemotoriseerd verkeer
- nieuwe filter voor gemotoriseerd verkeer
- - - heraanlegdossier Vlierstraat en Omgeving, beslist beleid buiten Gentspoort





2

Onderzochte alternatieven en afweging

Alternatieven

DUBBELE ONDERDOORGANG (DODO)



- Verkeer op R40 **ondergronds**
- Tram, actieve weggebruikers en lokaal verkeer blijft **bovengronds**
- **Verbetering conceptontwerp o.b.v. input participatie**

TURBOBALKONROTONDE (TBR)



- Gemotoriseerd verkeer en tram **via licht verhoogde turborotonde**
- Actieve weggebruikers in **verdiepte ruimte**
- **Nieuw alternatief** door participatie

GELIJKVLOERS KRUISPUNT



- **Gelijkgronds** lichtengeregeld kruispunt (cf. huidige situatie, maar met tram), conflictvrije regeling
- **Nieuw alternatief** door participatie

Alternatieven

DUBBELE ONDERDOORGANG (DODO)



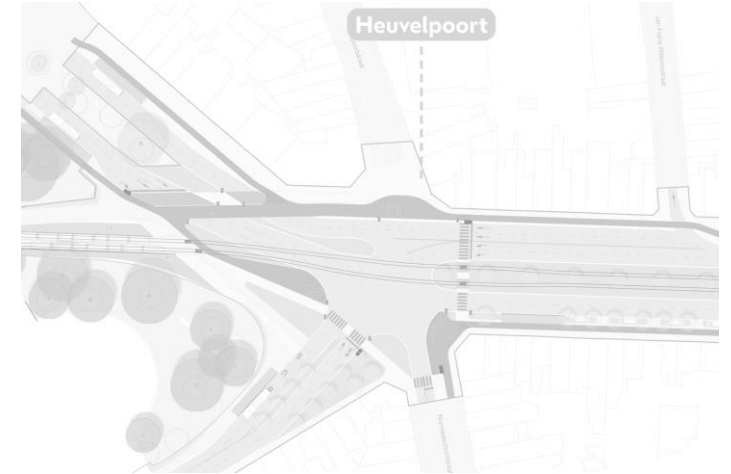
- Verkeer op R40 **ondergronds**
- Tram, actieve weggebruikers en lokaal verkeer blijft **bovengronds**
- **Verbetering conceptontwerp o.b.v. input participatie**

TURBOBALKONROTONDE (TBR)



- Gemotoriseerd verkeer en tram **via licht verhoogde turborotonde**
- Actieve weggebruikers in **verdiepte ruimte**
- **Nieuw alternatief** door participatie

GELIJKVLOERS KRUISPUNT



- **Gelijkgronds** lichtengeregeld kruispunt (cf. huidige situatie, maar met tram), conflictvrije regeling
- **Nieuw alternatief** door participatie

Bezorgdheden → Bijkomende onderzoeken

- Meer **groen** en **parkeerruimte** Ruimte
- **Comfort** en veiligheid voor **actieve weggebruikers** Ruimte MER
- **Risico op verkeeraantrekend** karakter van de DODO en TBR Mobiliteit – macro modelleringen
- Zal er een **vlotte doorstroming** zijn of krijgen we file Mobiliteit – micro modelleringen
- Impact op **lucht en geluid** MER
- **Sociale veiligheid** MER Adviezen
- Comfort OV en **overstapmogelijkheden** MER
- **Bouwbaarheid** Infra-bovenbouw
- **Ruimtelijke kwaliteit** : sleuven vs. verhoogde rotonde Ruimte
- Ruimte voor verhuizen, laden en lossen, leveringen, werfcontainer, ... ruimte voorzien bij DODO, bij turbobalkonrotonde dient laden en lossen herbekeken te worden Infra-bovenbouw Adviezen Ruimte
- Bezorgheden rond **riolering, nutsleidingen** etc. Infra-onderbouw

Onderzoek - Methodieken

Mobiliteit

- Macro en micro modellering
- Loop- en fietslijnen
- Integrale toegankelijkheid
- Sensitiviteitstoets

Infra-onderbouw

- Inpassing drinkwaterleiding, riolering en andere nutsleidingen

Ruimte

- Integratie groen
- Toetsing ruimtelijke kwaliteit → ruimtelijke optimalisaties
- Oef. logistiek Overpoortstraat
- Verfijning en verwerking
- 3D oefening

Infra-bovenbouw

- Verfijningen dimensionering nieuwe alt. o.b.v ontwerprichtlijnen
- Rijcurvesimulaties
- Bouwbaarheid kunstwerk
- Onderzoek verhardingen, parkeren en boombalans

Adviezen

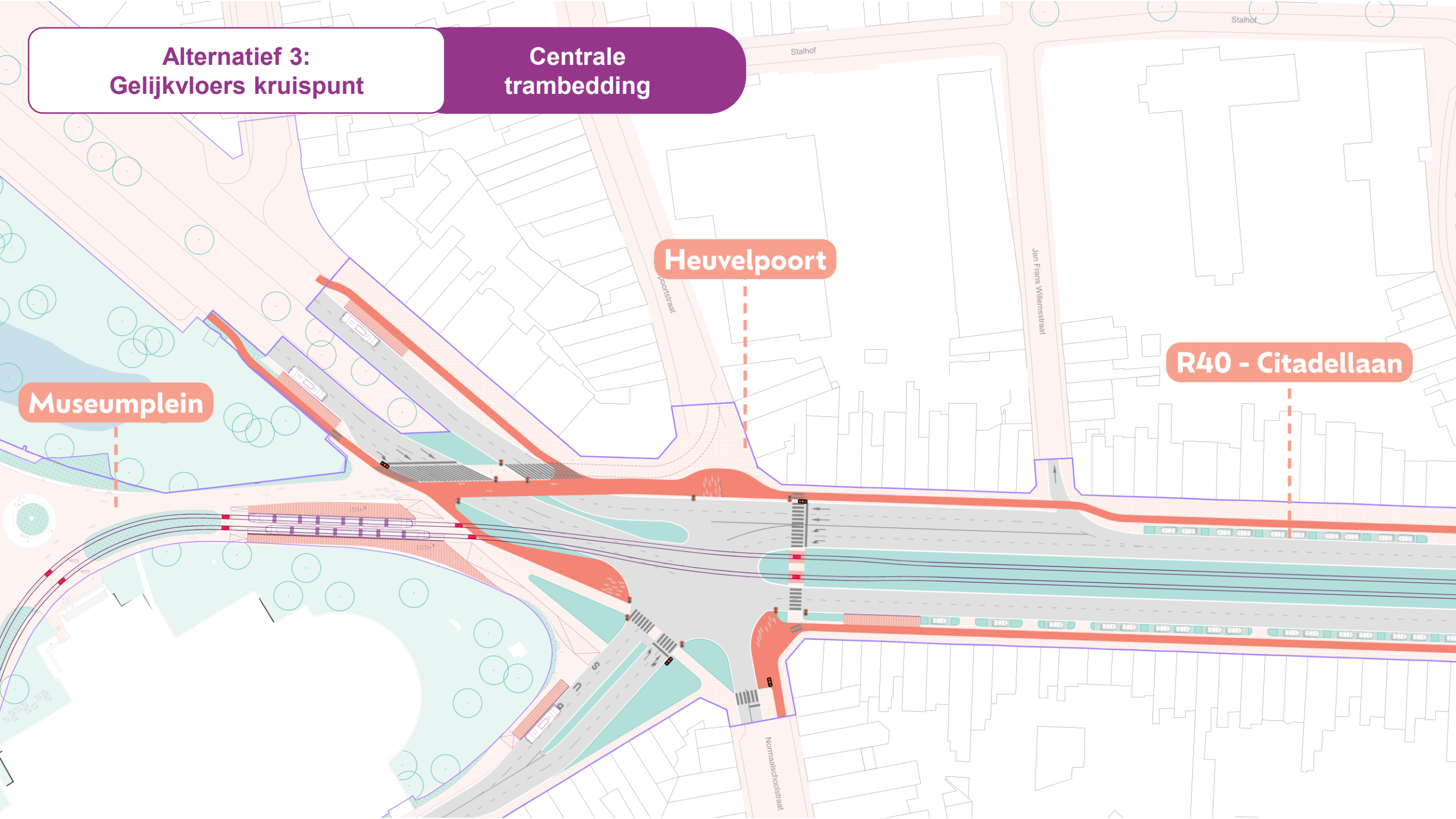
- Advies brandweer
- Openbare orde en Doorstroming Politiezone Gent
- Laden en Lossen
- OVP

MER

- Impact op luchtkwaliteit
- Geluidshinder

**Alternatief 3:
Gelijkvloers kruispunt**

**Centrale
trambedding**



Museumplein

Heuvelpoort

R40 - Citadellaan

Stalhof

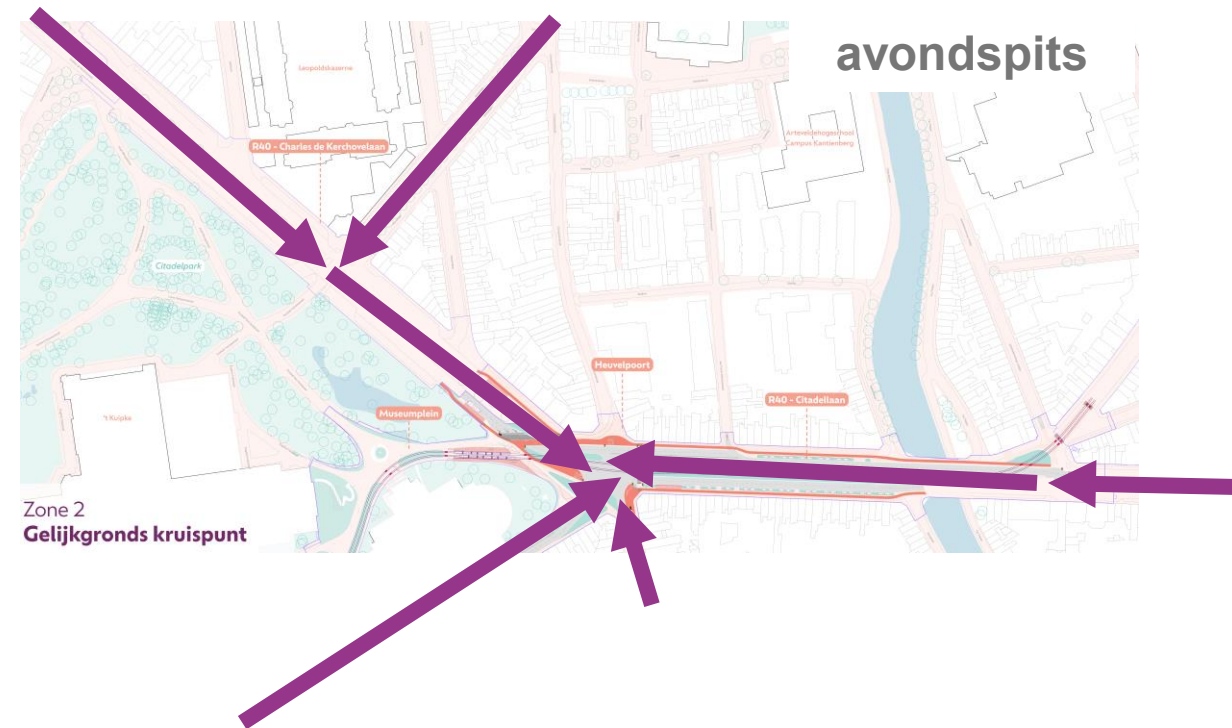
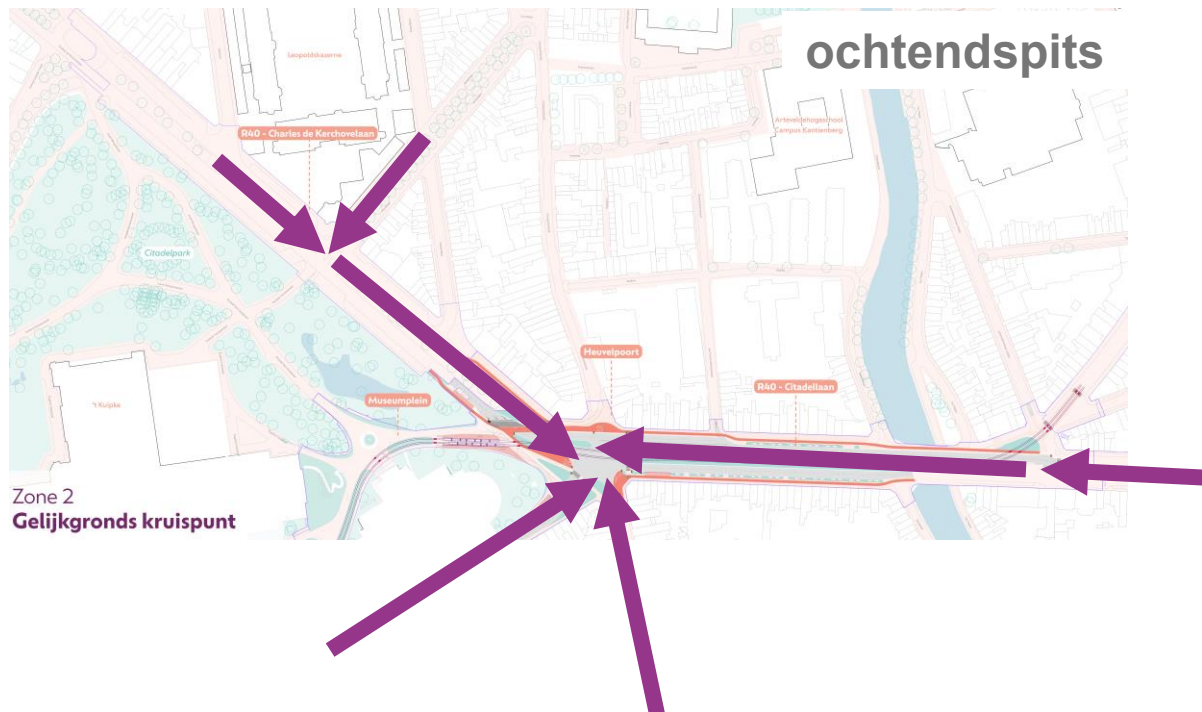
Stalhof

Jan Frans Willemsstraat

Normaalschoolstraat

Doorslaggevende elementen

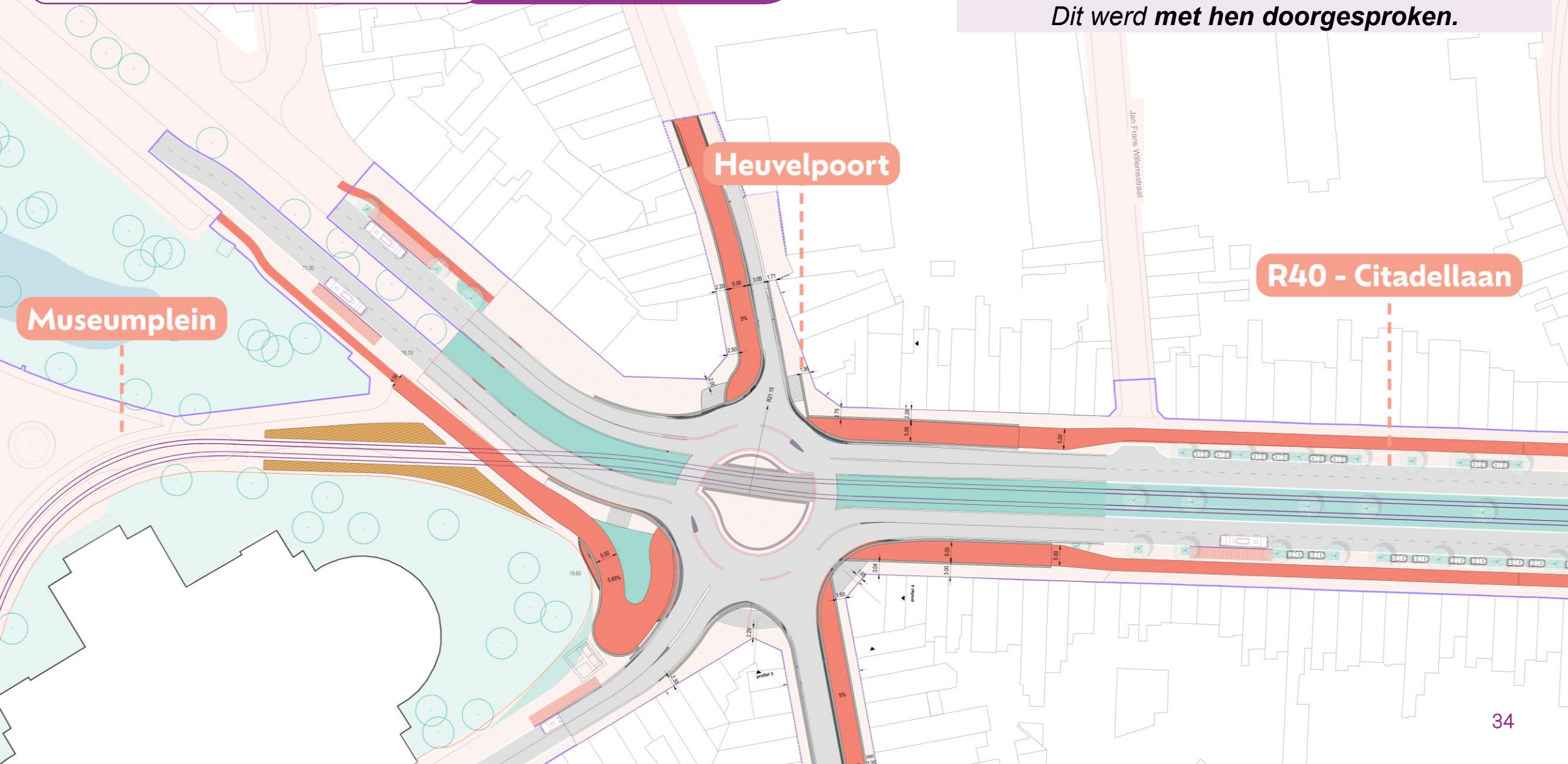
- Functioneert **zeer slecht** voor autoverkeer, opbouw **structurele files op alle takken**.
Duwt duidelijk verkeer weg van de R40 naar lokale (lagere) routes en wijken
- **Openbaar vervoer** zal mee in deze files staan



**Alternatief 2:
Turbo-balkonrotonde**

Alternatief

*Het plan dat voorgesteld werd door buurtcomité Ringspraak werd **vertaald** naar een ontwerp dat conform ontwerprichtlijnen en vademeca is. Dit werd met hen doorgesproken.*



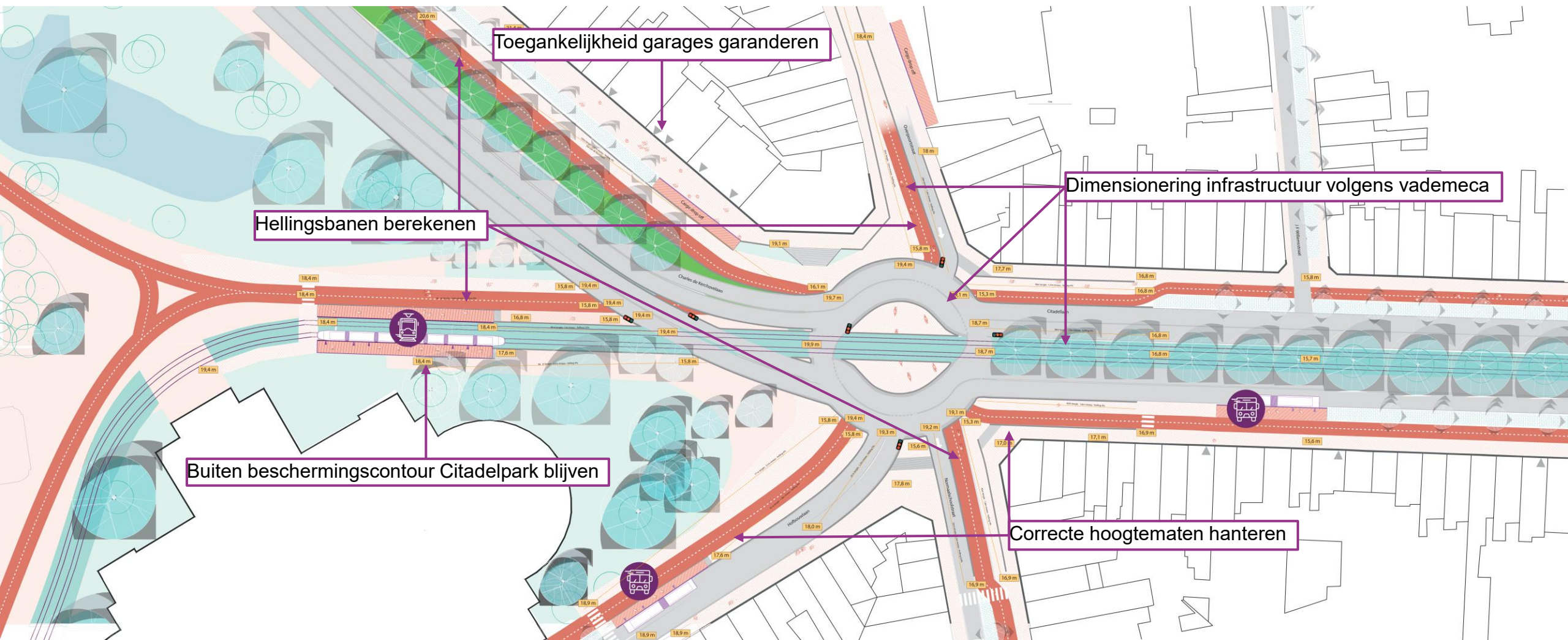
Het plan dat voorgesteld werd door buurtcomité Ringspraak werd **vertaald** naar een ontwerp dat conform ontwerprichtlijnen en vademeca is. Dit werd **met hen doorgesproken**.



Alternatief 2: Turbo-balkonrotonde

Plan Ringspraak

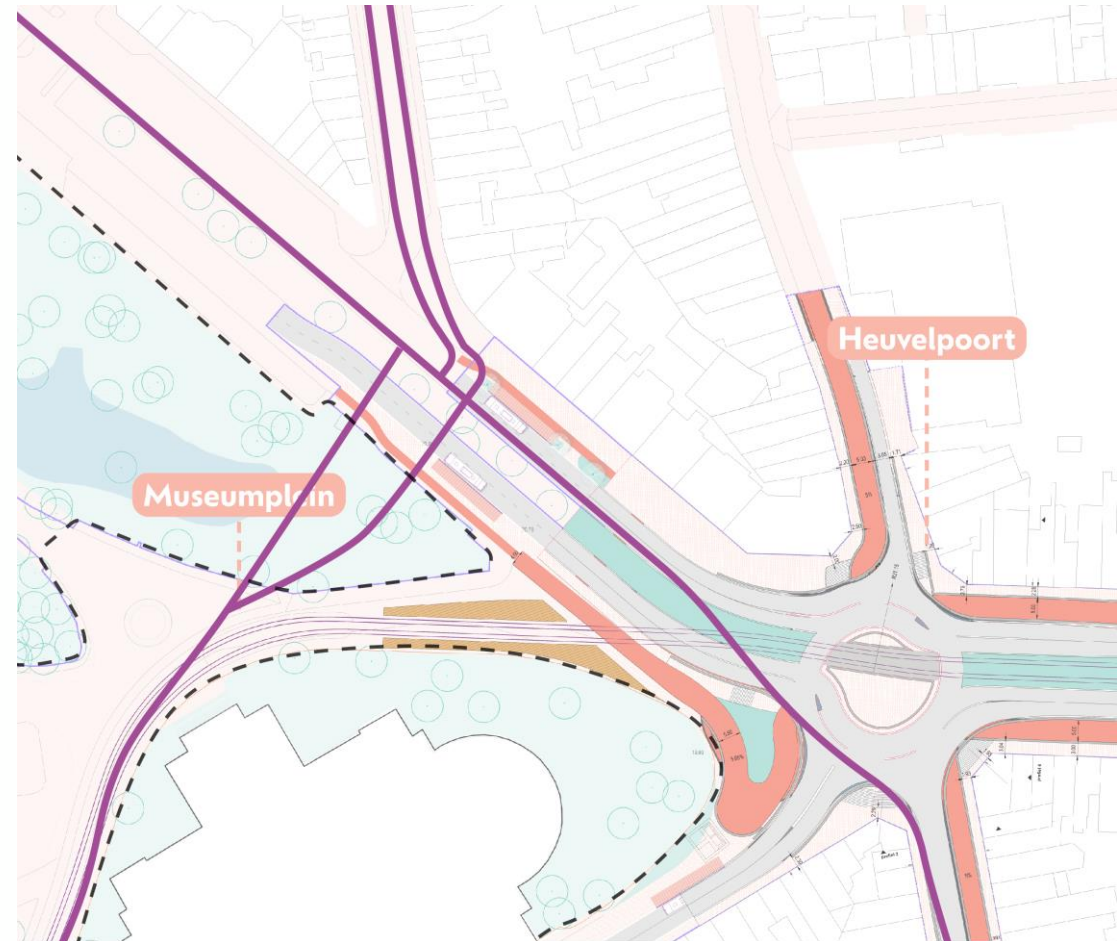
Het plan dat voorgesteld werd door buurtcomité Ringspraak werd **vertaald** naar een ontwerp dat conform ontwerprichtlijnen en vademeca is. Dit werd met hen doorgesproken.



Doorslaggevende elementen

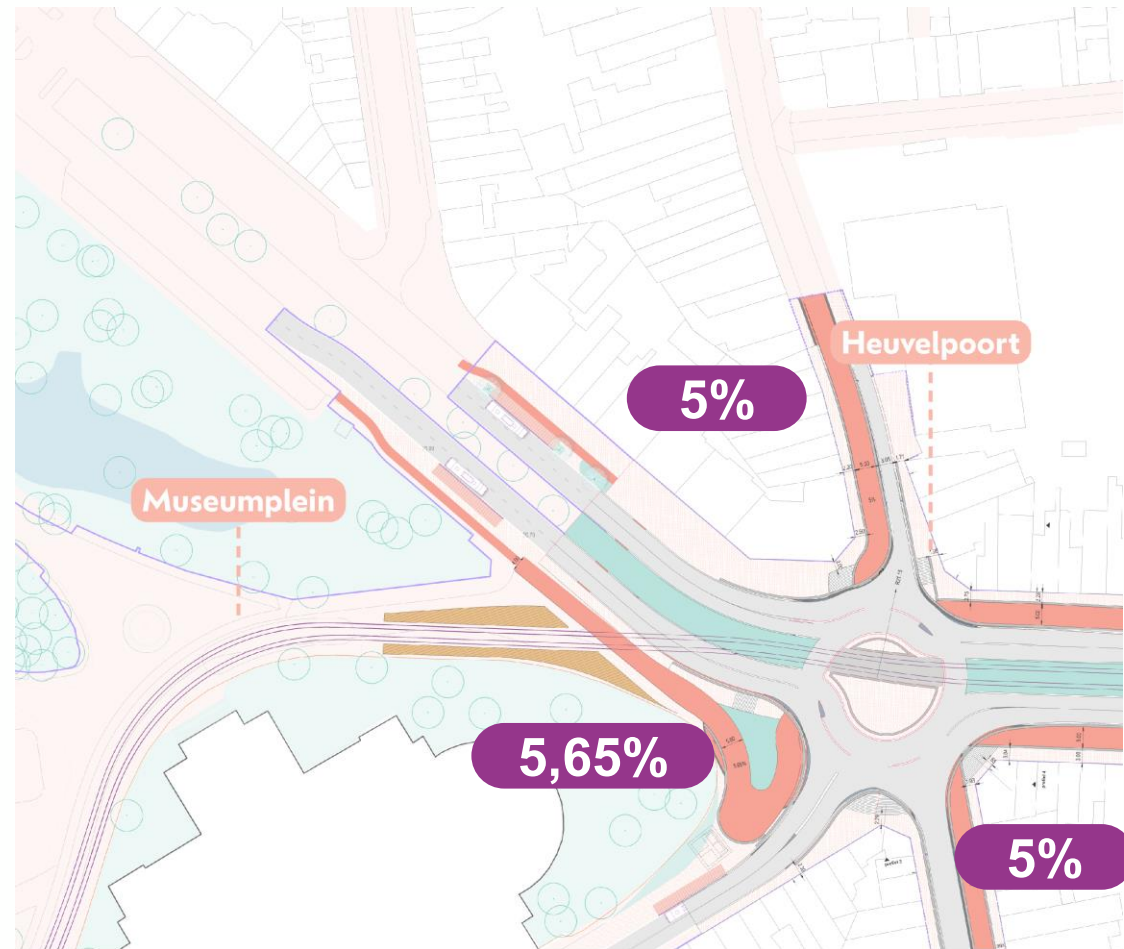
- Negatief advies van Farys en andere nutsmaatschappijen: **realiseren van nutsvoorzieningen** en onderhoud is complex

vb. Toevoerleiding drinkwater extreem complex/niet realistisch



Doorslaggevende elementen

- De integrale toegankelijkheid en het comfort voor de actieve weggebruikers is zeer negatief
- Risico op onbeveiligde oversteken bovengronds



Doorslaggevende elementen

- Laden/lossen in de Overpoortstraat en Normaalschoolstraat is complex

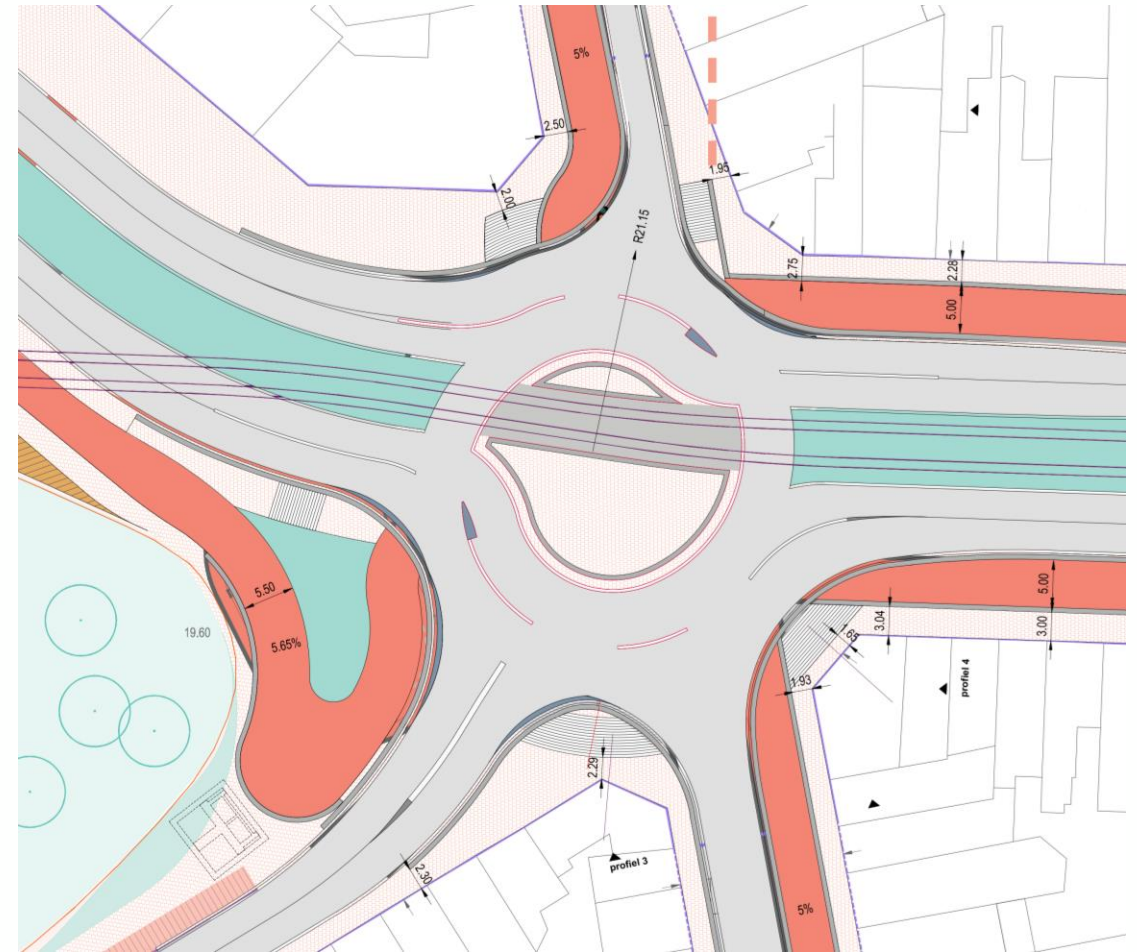


Doorslaggevende elementen

- Beperkte tot geen toegankelijkheid voor orde- en hulpdiensten
 - Bereikbaarheid tot aan de woningen
 - Toegankelijkheid verdiept plein voor ordediensten bij manifestaties

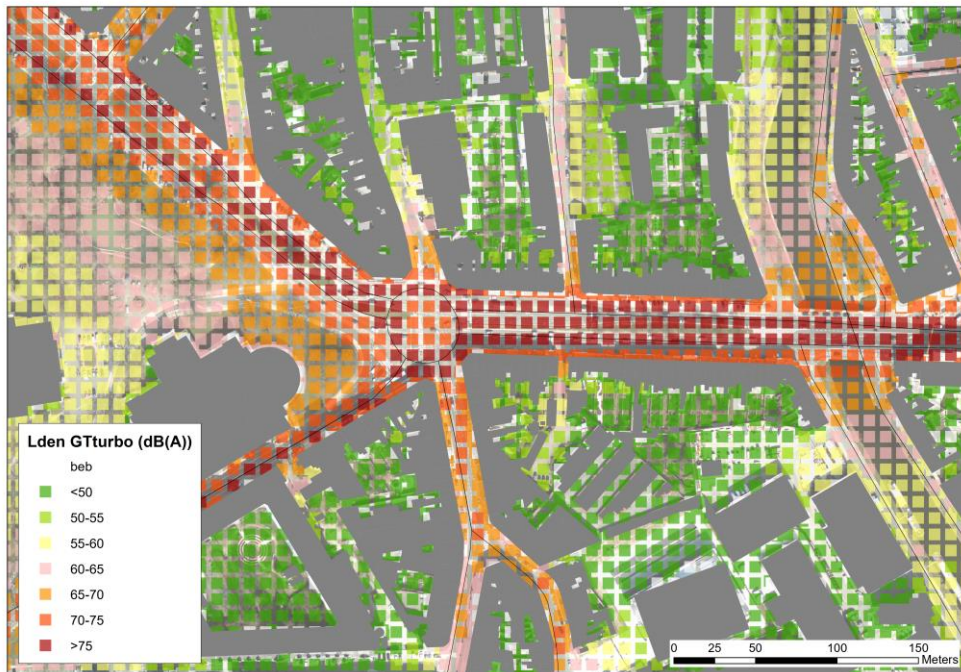


Een vakbondsactie aan de Heuvelpoort in Gent, november vorig jaar. Het is een van de meest complexe verkeersknooppunten van de stad. BELGA



Doorslaggevende elementen

- Licht negatieve impact op geluid
- Enkele bewoners hebben zeer negatieve impact op vlak van lucht (stikstof) t.h.v. kruispunt; is niet te milderen met maatregelen



Alternatief 1: Dubbele onderdoorgang

R40 - Charles de Kerchovelaan

Arteveldehogeschool
Campus Kantienberg

Citadelpark

Dit is een conceptontwerp nog geen definitief ontwerp!

De informatie op deze plannen is van algemene aard; de plannen zijn onderhevig aan wijzigingen in het kader van een later onderzoek. De informatie is niet aangepast aan persoonlijke of specifieke omstandigheden, en kan dus niet als een persoonlijk, professioneel of juridisch advies aan de bewoner, burger of eender wie worden beschouwd.

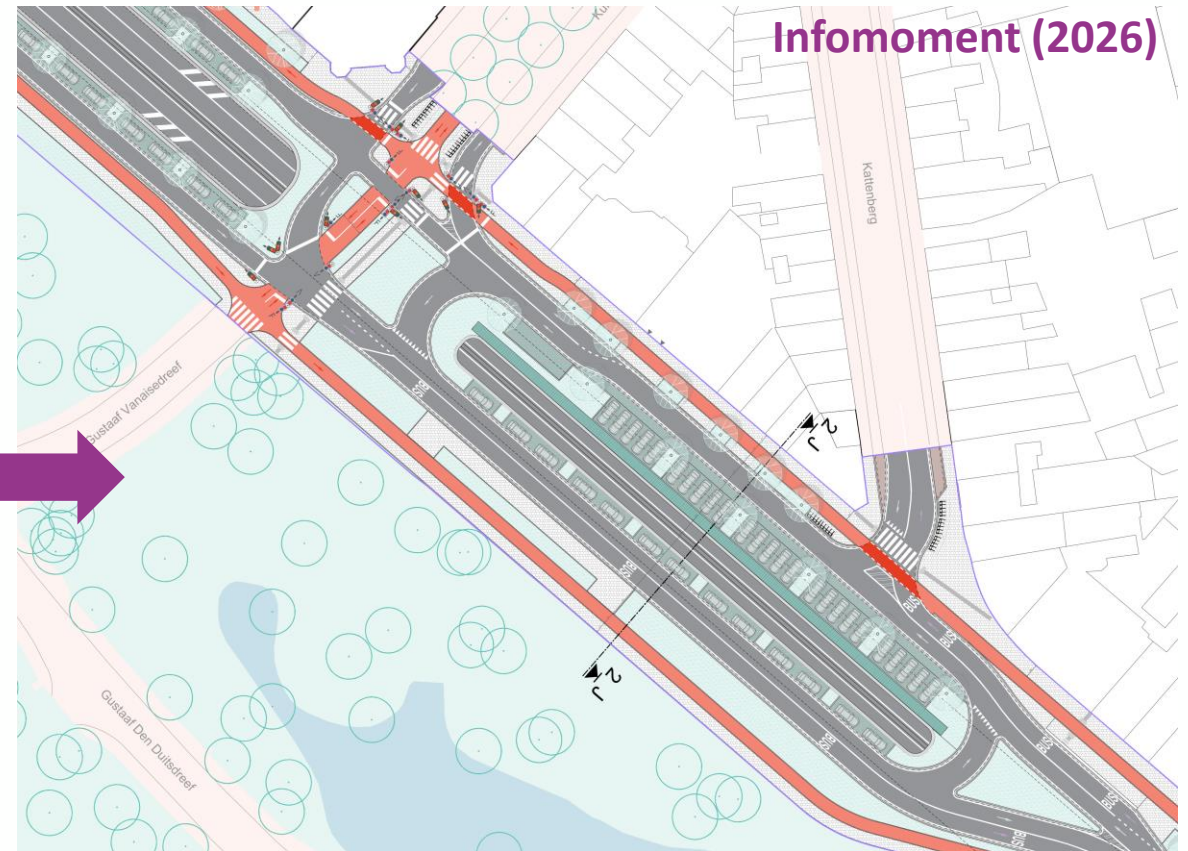
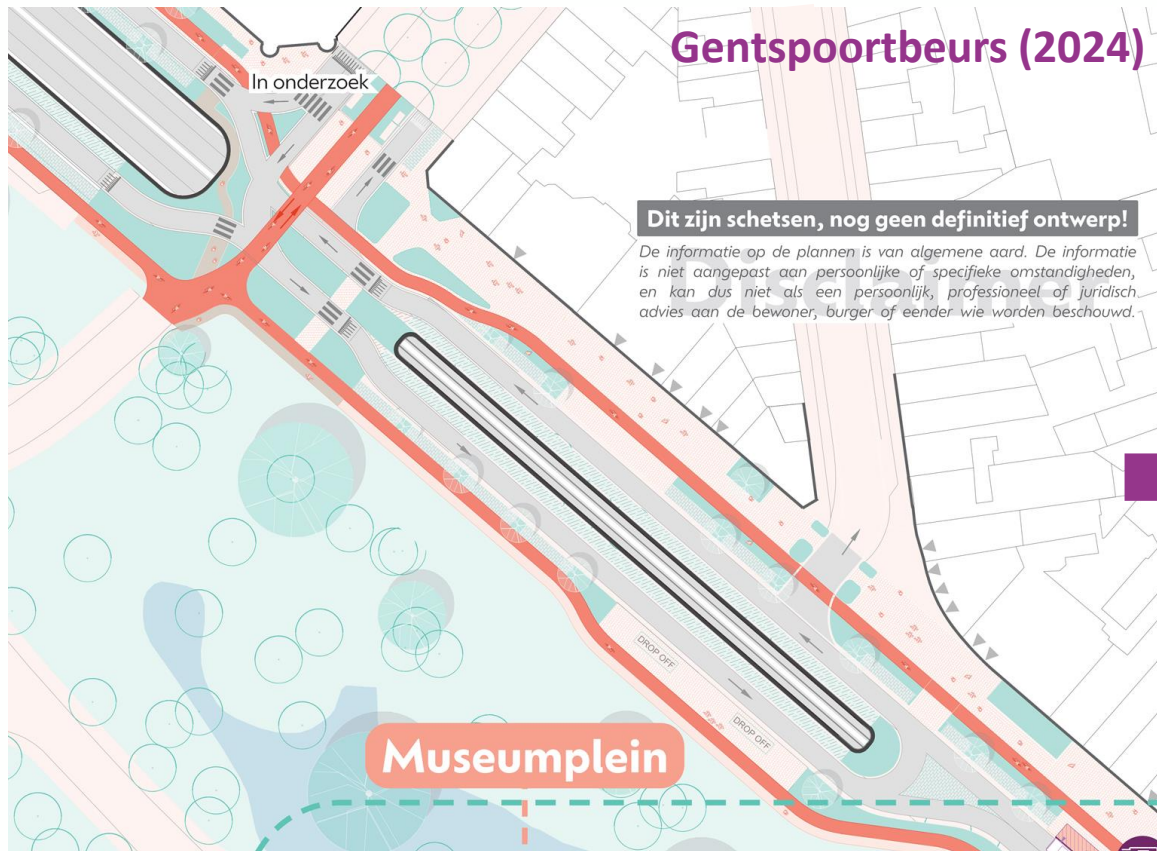
Heuvelpoort

Museumplein

R40 - Citadellaan

Wijzigingen aan het plan

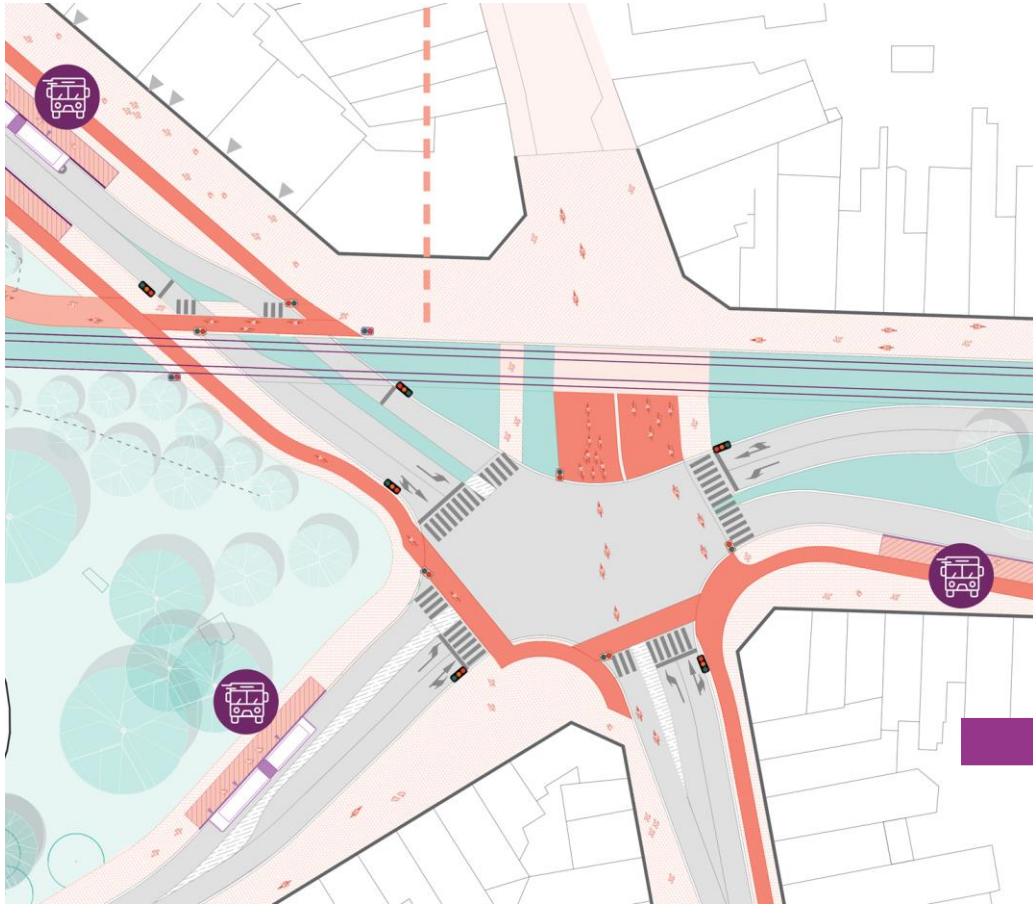
- Charles de Kerchovelaan



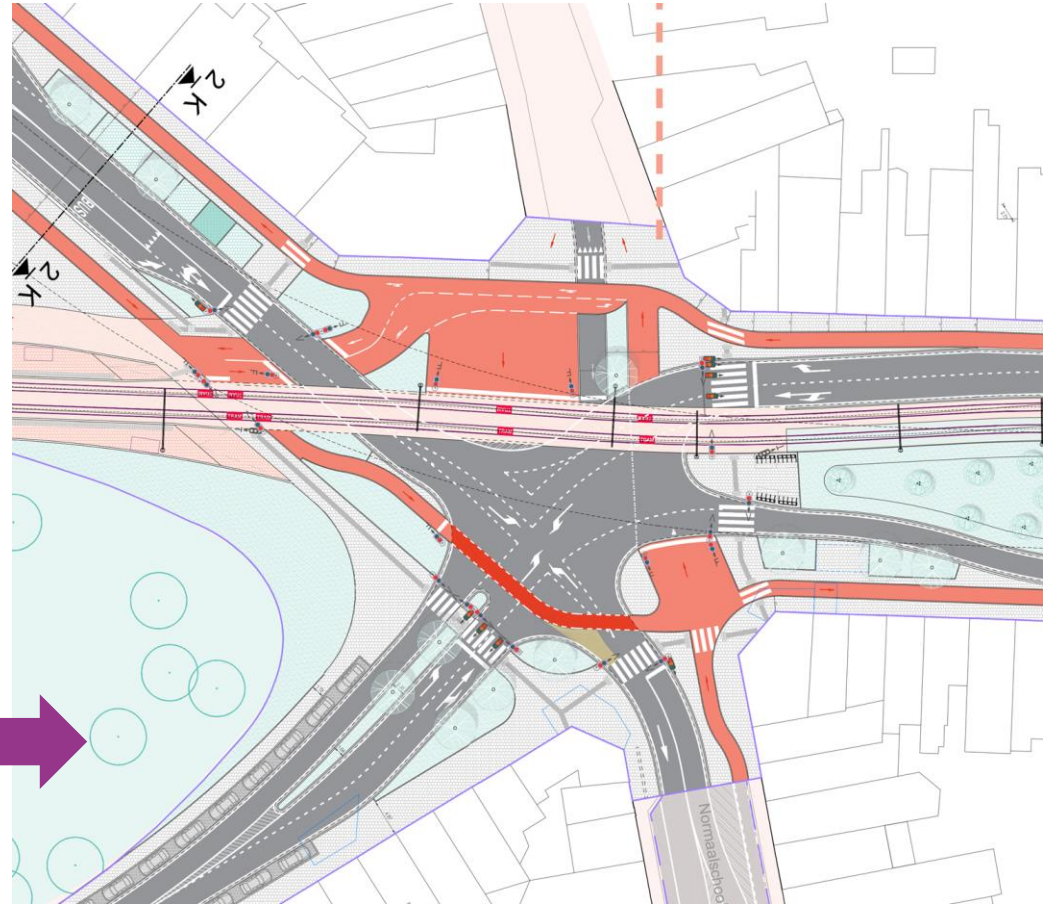
Wijzigingen aan het plan

- Kruispunt Heuvelpoort

Gentspoortbeurs (2024)

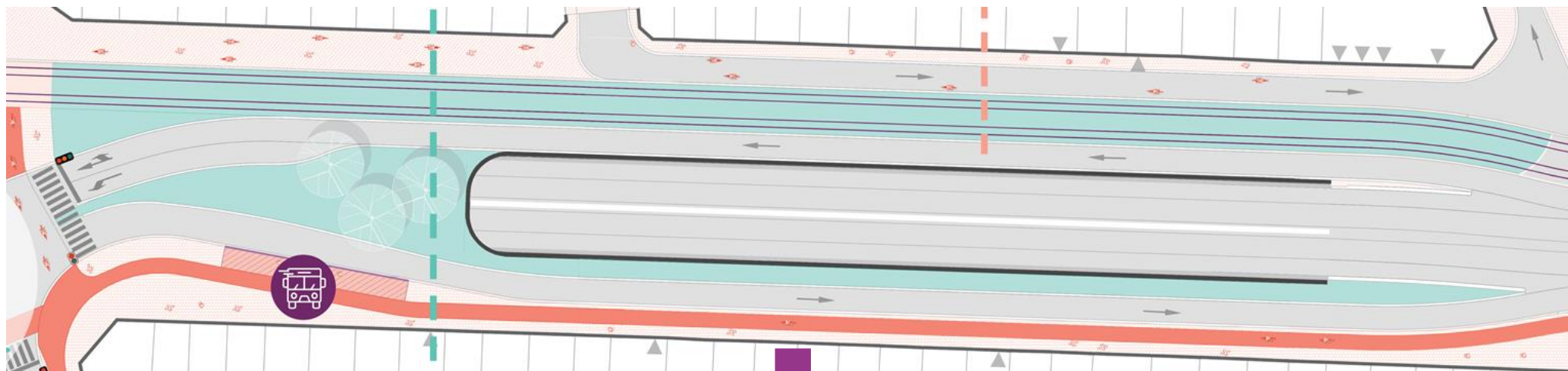


Infomoment (2026)

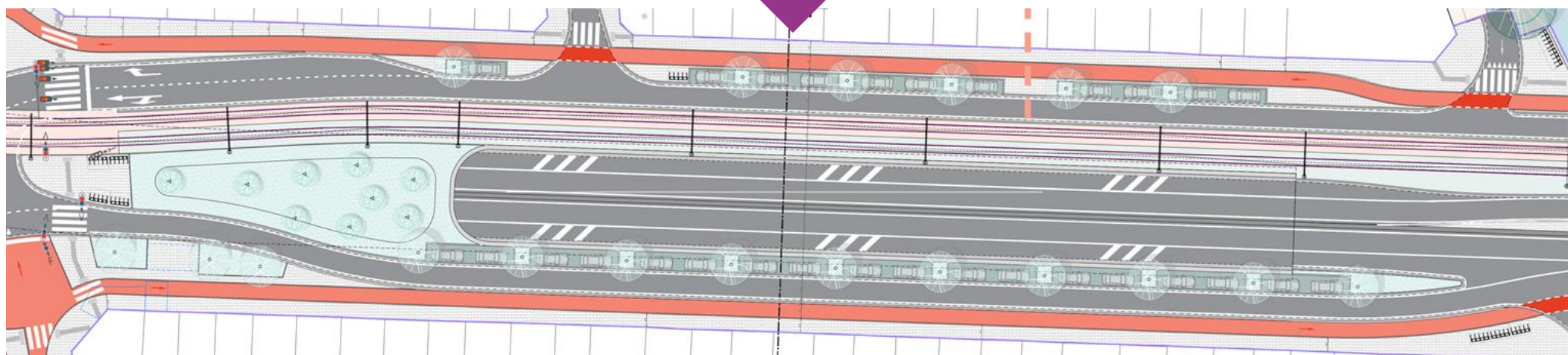


Wijzigingen aan het plan

- Citadellaan



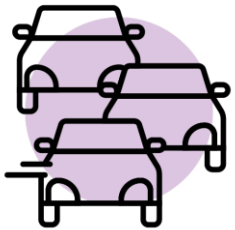
Gentspoortbeurs
(2024)



Infomoment
(2026)

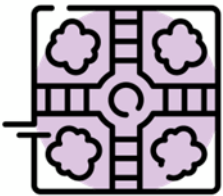
Doorslaggevende elementen

De dubbele onderdoorgang biedt de meest **evenwichtige, veilige en toekomstgerichte oplossing**. Ze combineert:



Vlotte en veilige mobiliteit

Conflictvrije kruisingen voor actieve gebruikers, goede doorstroming voor gemotoriseerd verkeer én gegarandeerde vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Overstappen blijft bovengronds, logisch en kort.



Ruimte en leefkwaliteit

Bovengronds ontstaat veel ruimte voor fietsers, voetgangers en beleving; er is een goede, evenwichtige spreiding van de milieueffecten op vlak van luchtkwaliteit en geluid voor alle aantakende straten van de Heuvelpoort. Het ontwerp laat toe om aantrekkelijke en groene publieke ruimte te creëren.

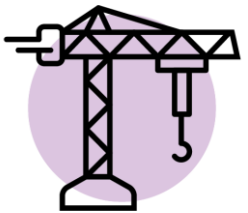
Doorslaggevende elementen

De dubbele onderdoorgang biedt de meest **evenwichtige, veilige en toekomstgerichte oplossing**. Ze combineert:



Toegankelijkheid en veiligheid

Hulpdiensten kunnen het gebied goed bereiken.



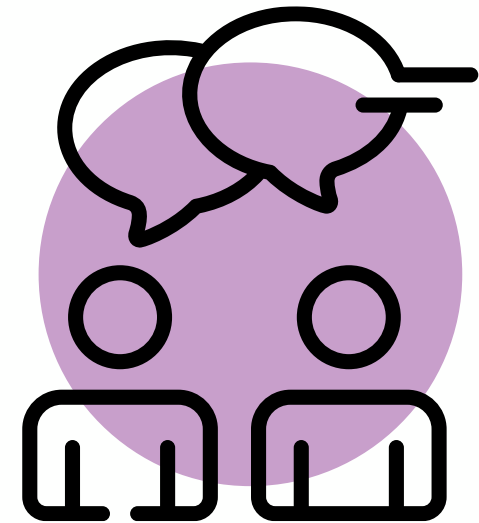
Technische haalbaarheid

Klassieke en betrouwbare uitvoering, met beperkte extra complexiteit ondanks de hogere kostprijs.

Conclusie: De dubbele onderdoorgang scoort het best op veiligheid, doorstroming, leefkwaliteit en haalbaarheid, en wordt daarom geselecteerd als voorkeursalternatief.

4

Veelgestelde vragen



Veelgestelde vragen - proces

- **Wat zijn de verplichtingen in participatie en inspraak?**
 - Enkel openbaar onderzoek bij aanvraag omgevingsvergunning is verplicht
 - We hechten veel belang aan open dialoog met de omgeving
- **Waarom is een keuze gemaakt nog voor het MER en voorontwerp af is?**
 - Het MER is pas klaar bij indiening omgevingsvergunning, gedurende het hele project voedt het MER het ontwerp.
 - Het voorontwerp bevat 1 ontwerp per straat en kruispunt, daarom moet eerst de keuze gemaakt worden vooraleer we het voorontwerp kunnen afwerken. Hierna start de procedure om een aannemer aan te stellen, zij hebben ook 1 ontwerp nodig.

Veelgestelde vragen - Mobiliteit

- Klopt het dat het merendeel van de auto's bovengronds zal blijven rijden in de spits door file in de tunnel?

Nee. Minimum 2/3 van het verkeer op het kruispunt Heuvelpoort zal ondergronds rijden. Slechts 8 tot 33% blijft bovengronds rijden, waarvan het grootste aantal de route N60 volgt (Citadellaan – Hofbouwlaan).

De doorstroming in de dubbele onderdoorgang is goed en de reistijden zijn korter dan bovengronds. Dit omdat er bovengronds twee grote weerstanden ingebouwd zijn die de bovengrondse route ontraden, nl. de verkeerslichten t.h.v. het kruispunt Heuvelpoort en Kunstlaan, waar prioriteit gegeven wordt aan OV en actieve weggebruikers.

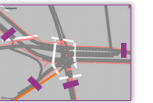
Intensiteiten netwerkniveau

- Alle intensiteiten in pae, over een totaal van 2u (OSP: 7u-9u, ASP: 16u-18u)
- Totaal van zone 2
- O.b.v. doorrekeningen rvm423

PAE	BT	REF2035	Toek2035 DODO	Toek2035 TBR	Toek2035 VRI
OSP (7u-9u)	12438	12938	12744	12446	12396
ASP (16u-18u)	15319	14933	14198	14498	14219

- Alle toekomstscenario's werken met gelijkaardig cijfers op zoneniveau
- Lokale verschuivingen kunnen verschillen in de 3 toekomstscenario's
- Bovenlokale verschuivingen zijn in de 3 toekomstscenario's dezelfde

Intensiteiten kruispuntniveau KP Heuvelpoort



- Totale kruispuntintensiteiten over 2u op kruispunt Heuvelpoort in microsimulatie

	BT	REF	Toek DODO	Toek TBR	Toek VRI		BT	REF	Toek DODO	Toek TBR	Toek VRI	
osp	1927	2379	158 krpt 1724 dodo	2067	2091	CDK-laan	osp	2689	3241	924 krpt 1961 dodo	2871	3078
asp	2596	2765	457 krpt 2320 dodo	2590	2669		asp	2620	3029	770 krpt 1957 dodo	2654	2711
Telling asp	2186						Telling asp	2829				
						Hofbouwlaan						
osp	566	585	503	464	287		osp	354	216	194	459	370
asp	815	731	739	756	689		asp	507	91	163	355	129
Telling asp	1020					Telling asp	525					
						Normaalschoolstraat						
osp	566	585	503	464	287		osp	354	216	194	459	370
asp	815	731	739	756	689		asp	507	91	163	355	129
Telling asp	1020					Telling asp	525					

Veelgestelde vragen - Mobiliteit

- **Trekt de tunnel in daluren meer verkeer aan?**
 - Nee, tijdens de daluren rijdt er minder verkeer door de onderdoorgang dan tijdens de spitsuren. Beide verkeersoplossingen turbobalkonrotonde en dubbele onderdoorgang halen tijdens de daluren wél meer verkeer uit de lokale straten en verzamelen dat verkeer op de R40, maar aantrekken van verkeer blijft relatief beperkt.
- **Is de R40 een lokale weg?**
 - De nieuwe wegcategorisering is nog niet goedgekeurd door de Vlaamse overheid, de huidige wegcategorisering blijft van kracht. De R40 is daarin een secundaire weg type III die een belangrijke ontsluitende functie heeft voor stedelijke activiteiten.
 - In het regionaal mobiliteitsplan is in de zone binnen de R4 nog geen wegcategorisering opgesteld, dit dient nog bepaald te worden.
 - Hoe dan ook blijft de R40 de ontsluitende functie vervullen voor het centrum van Gent

Veelgestelde vragen - Groen

- **Verdwijnen de bestaande bomen op de middenberm?**
 - Ja, deze kunnen niet behouden worden bij de dubbele onderdoorgang, maar we zorgen in totaal voor de aanplant van meer bomen dan op vandaag (bijna verdubbeling).
 - In de basisvariant van de turbobalkonrotonde en het gelijkvloers kruispunt kunnen alle 19 bomen in de Charles de Kerchovelaan behouden worden, in de lokale variant van Ringspraak (fietshelling Charles de Kerchovelaan) 10 van de 19.
 - In de Citadellaan kunnen 3 van de 9 bomen behouden worden bij de turbobalkonrotonde en het gelijkvloers kruispunt. Dit komt omdat de bomen niet in 1 lijn staan en tramsporen zo recht mogelijk dienen aangelegd te worden.

Veelgestelde vragen - Werken

- **Moet de Ter Platenbrug vervangen worden omwille van de keuze voor de dubbele onderdoorgang?**
 - Nee, de draagkracht van de brug is niet voldoende om de toekomstige belasting (tram, bus, gemotoriseerd verkeer) te kunnen dragen. De brug dient bij alle alternatieven vernieuwd te worden.
- **Hoe lang zullen de werken op de R40 duren?**
 - De duurtijd van de werken wordt samen met de aannemer bepaald. In DBFM-procedure worden aannemers gemotiveerd zo snel mogelijk de werken af te ronden.
- **Wat is de impact van de werken op de woningen?**
 - Er zullen graafwerken dienen te gebeuren, zowel bij het alternatief van de dubbele onderdoorgang en de turbobalkonrotonde. Er worden maatregelen genomen om de stabiliteit van de huizen niet in gevaar te brengen.
De dubbele onderdoorgang blijft op minstens 10,30 m van de gevels (dichtste ligging is voor de zuidelijke gevels van de Citadellaan). De turbobalkonrotonde raakte op veel plaatsen dichterbij de gevels, bijvoorbeeld op 2,20 m in de Normalschoolstraat en Overpoortstraat.

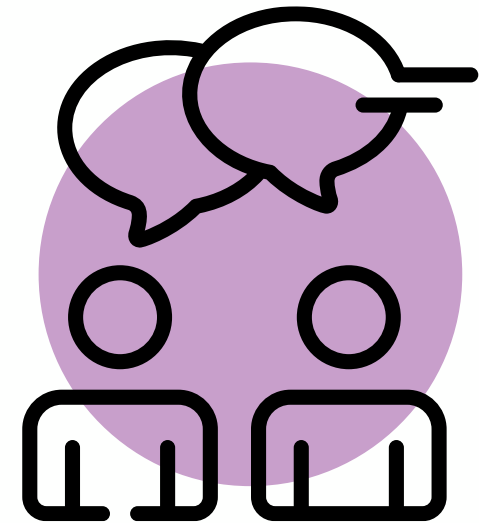
Veelgestelde vragen - Kostprijs

- **Wordt de Kortrijksesteenweg geschrapt om de tunnel te financieren?**
 - Nee. De onderdoorgang onder de Heuvelpoort kan gerealiseerd worden binnen de initiële raming. In kader van tunnelveiligheid en minder hinder maatregelen zijn extra investeringen nodig voor de tunnel Dampoort. En daarnaast zijn er kostenverhogende elementen zoals o.a. archeologie en de vervanging van de Ter Platenbrug.

5

Infostanden

Annelies Anthierens



Infostanden

Detailvragen kunnen gesteld worden aan de **3 infostanden**:

Infostand 1:

Afweging en onderzoek
drie alternatieven
Heuvelpoort in diepte

Infostand 2:

Raadpleging plan
voorkeursoplossing =
Dubbele onderdoorgang

Infostand 3:

Wijkcirculatie Stropbuurt

Blijf op

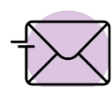
de hoogte!



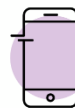
Schrijf je in voor
de nieuwsbrief!



gentspoort.be



info@gentspoort.be



09 210 10 50



[Gentspoort](https://www.facebook.com/Gentspoort)



hoplr.com