
OPSCRIFT

Vergadering van 14 januari 2016

Nummer: 2016_MC_00003

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: RUP Dampoort. - Sven Taeldeman

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - sp.a,

Bevoegd:

Tom Balthazar

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

Het College van Burgemeester en Schepenen keurde op 10/12/15 het concept van Ruimtelijke Uitvoeringsplan (RUP) goed voor de Dampoortknoop en onmiddellijke omgeving. Dit is een dermate belangrijke knoop met grote ontwikkelingsmogelijkheden dat dit zeker de moeite is om de verschillende scenario's in het concept-RUP in beeld te brengen. Elke Gentenaar of 'Gentgebruiker' komt vroeg of laat op die Dampoort, en zal er misschien nog meer komen in de toekomst, gezien alle geplande ontwikkelingen.

Vraag:

- Welke scenario's bevat het concept-GRUP, en welke afweging speelt daarin mee?
- Welke zijn de toekomstige stappen, richting RUP, en realisatie(s) op het terrein?

ANTWOORD

14 januari 2016

Welke scenario's bevat het concept-GRUP, en welke afweging speelt daarin mee?

Op dit moment zijn er nog **twee alternatieven** voor het grafisch plan voorzien in het concept-RUP:

- één voor het tunnelscenario waarbij de stadsring langs het spoortalud komt te liggen, en
- één voor het gelijkvloers kruispuntscenario waarbij de stadsring de bestaande wegenis van de Kasteellaan en Koopvaardijlaan volgt.

Naar aanleiding van het voorbereidend traject (het 'verkennd ruimtelijk onderzoek voor de Dampoort') is er immers **nog geen consensus gekomen tussen alle projectpartners over het voorkeursscenario** voor ontsluiting van de Dampoort.

Deze twee ontsluitingsalternatieven zijn zo afwijkend ten aanzien van elkaar dat de opmaak van twee grafische plannen noodzakelijk was. Ook in kader van de plan-MER is de Stad procedureel verplicht om voldoende alternatieven te onderzoeken.

Het tunnelscenario is het voorkeursalternatief van zowel de Stad Gent, De Lijn als NMBS. Het tunnelscenario biedt de meeste potenties op ruimtelijk vlak (o.a. minder barrièrewerking, opwaardering van het bestaande woonweefsel, meer ruimte voor publieke ruimte), en de beste kansen voor een performant en compact openbaar vervoersknooppunt. Bovendien scoort het tunnelscenario het beste op vlak van geluidsimpact.

Anderzijds wil AWV-MOW het gelijkvloerse kruispuntscenario nog niet uitsluiten als valabel alternatief voor de Dampoort. Want ook bij het tunnelalternatief, zal het grootste aandeel van het verkeer over de Dampoort nog steeds op maaiveld verlopen. Daarnaast kan een tunnel aanleiding geven tot een aanzuigeffect voor bijkomend verkeer. Ook de technische en financiële consequenties van een tunnelscenario zijn nog in hoge mate onbekend, en wellicht beduidend groter dan een gelijkvloerse oplossing.

Naast deze twee ontsluitingsalternatieven biedt het concept-RUP in deze fase nog **voldoende flexibiliteit** voor een aantal verschillende programma- en inrichtings-alternatieven die in kader van de plan-MER verder onderzocht moeten worden naar hun milieu-impact.

De **programma-alternatieven** situeren zich in de omvang van en de verhouding tussen de verschillende functies die gerealiseerd kunnen worden door het plan. Naast de evidente station gerelateerde functies, voorziet het concept-RUP vooral ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen en kantoren, en dit zowel op de braakliggende terreinen van het voormalige pakjesstation ten zuiden van de Zwaikom, als ter hoogte van het bestaande bouwblok ten noorden van de Dampoort tussen de Koopvaardijlaan en het spoor.

De plan-MER zal moeten uitwijzen wat de verkeerskundige impact is van dit bouwprogramma, alsook de impact op vlak van geluid en luchtkwaliteit. Op basis hiervan dient een keuze gemaakt worden betreffende een realistisch en haalbaar programma voor de Dampoort.

De **inrichtingsalternatieven** hebben betrekking op de lay-out of ruimtelijke configuratie van de geplande bebouwing. Voor het braakliggend terrein van het voormalige pakjesstation bv. wordt er naast een strokenmodel met afwisselend bebouwing en kleine tussenliggende groenzones, tevens een alternatief onderzocht met één grotere centrale woongroenzone, en een alternatief met plintvormige bebouwing langs het spoortalud en een lineaire groenzone. De uiteindelijke keuze betreffende de ruimtelijke configuratie is te verantwoorden vanuit overwegingen zoals geluidshinder, visuele hinder, efficiënt ruimtegebruik, benutten van kansen voor natuurverbinding, ...

Welke zijn de toekomstige stappen, richting RUP, en realisatie(s) op het terrein?

De eerste stap is de opmaak van een plan-MER op basis van het concept-RUP. De plan-MER brengt de milieu-impact van het RUP in beeld, en vergelijkt de voorliggende alternatieven ten opzichte van elkaar.

Parallel met de plan-MER wordt nog heel wat 'flankerend onderzoek' voorzien. Het betreft onder meer onderzoek over de technische haalbaarheid van een tunnel, de inplanting van het stationsgebouw, de lay-out van het bus- en tramstation, de capaciteit en organisatie van de station parking, ... Naast de milieu-impact, zijn er immers ook ruimtelijke, financiële en technische overwegingen die de keuze voor een voorkeursalternatief aansturen.

Van zodra er consensus bestaat tussen alle partners over het voorkeursalternatief (zowel betreffende ontsluiting als betreffende bebouwing), zal een **strategisch masterplan voor de Dampoort** opgemaakt worden. Op basis van dit strategisch masterplan kan de RUP-procedure verder gezet worden (met de opmaak van het voorontwerp-RUP, plenaire vergadering, opmaak ontwerp-RUP, voorlopige vaststelling, openbaar onderzoek), tot en met de definitieve vaststelling door de gemeenteraad.

Het strategisch masterplan vormt tevens de basis voor de opmaak van een concreet uitvoerbaar projectplan waarbij een set van deelprojecten gedefinieerd wordt, alsook hun fasering, uitvoerder en financiering. De afspraken hierover dienen vastgelegd te worden in een samenwerkingsovereenkomst tussen alle projectpartners. Vervolgens kan er per deelproject een concreet uitvoeringsontwerp opgemaakt worden en kunnen de verschillende deelprojecten volgens de afgesproken fasering aanbesteed worden door de verschillende projectpartners.

Parallel met de opmaak van het projectplan dienen er afspraken gemaakt te worden over de toekomstige eigendomssituatie (bv. via de oprichting van een grondenbank) en zullen eventueel noodzakelijke verwervingsprocedures ingezet worden.

Gezien de verschillende procedures die nog doorlopen moeten worden vooraleer de integrale heraanleg van de Dampoort effectief kan starten, voorziet de Stad in voorafname in de **aanleg van een voetgangers- en fietstunneltje onder het spoor, ten zuiden van het station.**

Presentatie in bijlage

BIJLAGEN BIJ HET ANTWOORD**Bijgevoegde bijlage(n):**

- 20160113_PU_Toelichting Dampoort.ppt
-