



2021_CVB_00190 Eindrapport 'Gent-Dampoort - Stedenbouwkundig plan' - Kennisneming

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 14 januari 2021

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

de heer Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter
de heer Filip Watteeuw, schepenen; mevrouw Sofie Bracke, schepenen; mevrouw Elke Decruynaere, schepenen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepenen; de heer Sami Souguir, schepenen; mevrouw Tine Heyse, schepenen; mevrouw Isabelle Heyndrickx, schepenen; de heer Bram Van Braeckevelt, schepenen; de heer Rudy Coddens, schepenen
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-
algemeendirecteur; de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Betrokken: Sami Souguir

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 2.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikels 1.1.4 en 4.3.1, §2

Motivering

De stationsomgeving van de Dampoort is al tientallen jaren een knelpunt. Naast de moeilijke doorstroming voor het autoverkeer en de verkeersonveiligheid, kan de Dampoort haar rol als openbaar vervoersknooppunt maar moeilijk waarmaken. De busperrons liggen verspreid over verschillende locaties en zijn van elkaar en van het station gescheiden door drukke gewestwegen. De geplande tramlijnen naar het station Dampoort (tram 4 en 7) zullen het belang van de Dampoort als openbaar vervoersknoep nog versterken, maar de nodige ruimte voor een goede integratie van deze traminfrastructuur aan het station ontbreekt. Anderzijds is de Dampoort zeer strategisch gelegen op wandelafstand van de binnenstad, en biedt de site heel wat potenties op het vlak van stadsontwikkeling nabij een openbaar vervoersknoep.

Gezien er bij alle actoren een duidelijke consensus bestond over de noodzaak tot een integrale aanpak van de Dampoort, sloten de Stad, NMBS, Infrabel, De Lijn en het Vlaams gewest in 2011 een samenwerkingsovereenkomst af omtrent de coördinatie van het project Dampoort. Op 27 juni 2011 keurde de gemeenteraad de "Samenwerkingsovereenkomst betreffende de projectcoördinatie voor het project Dampoort" tussen Stad Gent, NMBS Holding, Infrabel, Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn en het Vlaams Gewest goed. Als gevolg van deze

samenwerkingsovereenkomst nam de Stad het initiatief voor het aanstellen van een projectcoördinator en het uitschrijven van een eerste “verkennend ruimtelijk onderzoek”.

Van meet af aan werd een dubbele ambitie beoogd voor de Dampoort. Enerzijds het omvormen van de Dampoort tot een mobiliteitsknoop conform het STOP-principe, met de nodige ruimte voor korte en veilige voetgangers- en fietsverbindingen, de geplande tramlijnen en een compact en performant trein- tram- en busstation. Anderzijds het realiseren van een nieuw stadsdeel rond de openbaar vervoersknoop met ruimte voor wonen, werken en kwalitatieve publieke ruimtes.

Op 18 juli 2013 nam het college kennis van het eindrapport van het "Verkennend ruimtelijk onderzoek voor de ontwikkeling van de Dampoort en omgeving". Dit verkennend onderzoek omvatte een uitgebreid variantenonderzoek, dat uiteindelijk geleid heeft tot de selectie van 2 alternatieven, gerelateerd aan het verloop van de R40. Het tunnelalternatief, met een nieuw tracé voor de R40 langs het spoor en intunneling van de R40 over een lengte van 500m ter hoogte van het station; en het gelijkvloers alternatief waarbij de R40 het tracé van de Kasteellaan en Koopvaardijlaan volgt, en er één groot kruispunt komt tussen de Zwaaihoek en het spoorviaduct.

Op 10 december 2015 keurde het college het concept-RUP Dampoort goed. Het concept-RUP Dampoort was gebaseerd op het ontwerpwerk en de ruimtelijke keuzes uit het verkennend ruimtelijk onderzoek. Gezien er na oplevering van het verkennend ruimtelijk onderzoek nog geen keuze was gemaakt omtrent het verloop van de R40, bestond het concept-RUP Dampoort nog in twee varianten: één voor het tunnelalternatief, en één voor het gelijkvloers alternatief.

Eind 2015 gaf de Stad opdracht tot de opmaak van het plan-MER voor het RUP Dampoort. Het plan-MER onderzocht zowel het tunnelalternatief als het gelijkvloers alternatief uitvoerig op alle mogelijke milieueffecten. Op 24 oktober 2019 keurde het college van burgemeester en schepenen het definitieve plan-MER bij RUP nr. 172 'Dampoort' goed. Op 5 november 2019 volgde de formele goedkeuring van het plan-MER voor het RUP Dampoort door het Team MER van het Departement Omgeving.

Parallel met de opmaak van de plan-MER, en op vraag van verschillende projectpartners, werd in de periode 2015-2017 voor beide alternatieven diepgaander technisch onderzoek verricht, onder de noemer “flankerend technisch onderzoek”. Zo liet AWW een onderzoek voeren naar de technische haalbaarheid van een tunnel onder de Dampoort, en voerde De Lijn onderzoek naar de inrichting en mogelijke exploitatie van het bus- en tramstation. Eind 2017 werd uit dit flankerend technisch onderzoek duidelijk dat de gelijkvloerse oplossing de gezamenlijke ambities die de projectpartners in 2011 hadden geformuleerd niet kon verenigen. De te krappe ruimte tussen de Zwaaihoek en het spoortalud bleek een onoverkomelijk knelpunt voor een tramverbinding richting Oostakker, waardoor de Stad, De Lijn en NMBS de gelijkvloerse oplossing niet langer als valabel alternatief beschouwden. De tunneloplossing bleef over als enige haalbare oplossing om de gezamenlijke ambities te realiseren op deze ruimtelijk complexe locatie en beperkte oppervlakte.

Op 26 april 2018 besliste het college om het voorontwerp van gemeentelijk RUP nr.172 'Dampoort' op te maken op basis van het tunnelalternatief, en vroeg ze, in toepassing van artikel 2.2.2. §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, aan de Vlaamse Regering en aan de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen om de planningsbevoegdheid voor de opmaak

van het RUP Dampoort te delegeren aan de Stad. De delegatie van de provinciale planningsbevoegdheid aan de Stad werd door de deputatie verleend op 21 juni 2018; de delegatie van de Vlaamse planningsbevoegdheid aan de Stad werd door de Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw verleend op 30 oktober 2018.

De bevindingen uit het "flankerend technisch onderzoek" en uit het plan-MER gaven tevens aanleiding tot een aantal noodzakelijke aanpassingen aan de plannen voor het tunnelalternatief. Daartoe stelde het college op 14 december 2017 het bestek vast voor de overheidsopdracht van diensten 'Actualisatie en uitdieping van het stedenbouwkundig plan voor het project Dampoort te Gent' (COR/2017/002 – ID4139), en gunde deze studieopdracht op 8 februari 2018 aan Omgeving cvba. Het studie bureau kreeg de opdracht om het plan voor het tunnelalternatief uit het verkennend ruimtelijk onderzoek bij te sturen op basis van de inzichten uit het flankerend technisch onderzoek het plan-MER, en bijkomend ontwerpend onderzoek te voeren voor enkele specifieke ruimtelijke onderzoeksvragen die in het voortraject nog onvoldoende waren belicht waren. De inzichten uit verschillende deelstudies moesten opnieuw samengebracht worden tot een geïntegreerd stedenbouwkundig plan.

Een twee jaar durend intensief traject van ontwerpen, onderhandelen met de verschillende projectpartner, bijsturen en optimaliseren, resulteerde uiteindelijk in een geïntegreerd stedenbouwkundig plan voor de stationsomgeving Dampoort, gebaseerd op de tunneloplossing. De krachtlijnen van dit stedenbouwkundig plan zijn gebundeld in het eindrapport "Gent-Dampoort - een toekomstgerichte mobiliteitsknoop en stadspoort - stedenbouwkundig plan".

Het stedenbouwkundig plan levert op haar beurt input voor de opmaak van het RUP Dampoort: het bepaalt de verschillende bestemmingszones en levert de inhoud aan voor de stedenbouwkundige voorschriften. Het voorontwerp van gemeentelijk RUP nr.172 Dampoort dat het college goedgekeurde op 15 november 2018, is reeds gebaseerd op de eerste versie van het stedenbouwkundig plan.

Aan het college wordt gevraagd kennis te nemen van het eindrapport "Gent-Dampoort - een toekomstgerichte mobiliteitsknoop en stadspoort - stedenbouwkundig plan", uitgevoerd door studie bureau Omgeving.

Indien alle projectpartners tot een consensus komen omtrent de realisatie en financiering van de tunneloplossing, zal het geïntegreerd stedenbouwkundig plan de basis vormen voor de verdere uitwerking van het voorontwerp RUP nr. 172 Dampoort tot ontwerp RUP. Het plan zal tevens het kader vormen voor de opmaak van de concrete uitvoeringsplannen voor de verschillende deelprojecten ter realisatie van het stedenbouwkundig plan.

De uitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan zijn duurzame mobiliteit (resoluut uitgaande van het STOP principe), realisatie van een gemengd stedelijk programma, en reservatie van de nodige ruimte voor groen en water. Voorts laat het stedenbouwkundig plan zich samenvatten aan de hand van een aantal ruimtelijke principes:

- poort voor voetgangers naar verschillende stadsdelen
- verknoping van lokaal en bovenlokaal fietsnetwerk
- verknoping van openbaar vervoer

- Dampoort als filterpunt voor gemotoriseerd verkeer
- ruimtelijke geleiding in zones noord, transferium en zuid
- stationsgebouw als horizontale landmark
- kwaliteitsvolle inrichting van het publiek domein.

De 3 deelzones (noord, transferium en zuid) zijn vervolgens meer gedetailleerd uitgewerkt aan de hand van verschillende ruimtelijke principes.

Bijgevoegde bijlage(n):

- 20200815_DO_Eindbundel DEF.pdf
- 20200815_DO_Eindnota_bijlage DEF.pdf

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Neemt kennis van het bij dit besluit als bijlage gevoegde eindrapport 'Gent-Dampoort - Een toekomstgerichte mobiliteitsknoop en stadspoort - stedenbouwkundig plan' (juni 2020), uitgevoerd door studiebureau Omgeving.

(adjunct-) algemeen directeur

voorzitter

2021_CVB_00190 - Eindrapport 'Gent-Dampoort - Stedenbouwkundig plan'



QR Connect

Bekijk het document op
<https://qrconnect.stad.gent>
met code
ATGQ-78ey-pcHt-z38X