



2026_CBS_00226 Integraal heraanleggen cluster Poperingestraat te Gent – ontwerpplannen - Goedkeuring

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 15 januari 2026

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter
Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, schepenen; Sofie Bracke, schepenen; Evita Willaert, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 3, 1°.

De beslissing wordt genomen op grond van:

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

Motivering

In het kader van het proces “Heraanleg wegen” is voorzien dat, na het voeren van overleg met de diverse diensten, aan de hand waarvan het voorontwerp en ontwerp worden opgemaakt, de plannen voor goedkeuring voorgelegd worden aan het bestuur. Op die manier kunnen, na goedkeuring, bepaalde stappen vervroegd genomen worden, zoals verspreiding van de plannen naar nutsmaatschappijen, eerste coördinatievergadering ter voorbereiding van de uitvoering, de terugkoppeling naar bewoners, ...

Oorsprong van het dossier:

Het project Poperingestraat-cluster is ontstaan vanuit de dringende noodzaak om de infrastructuur in de Poperingestraat, Radijsstraat, Dikkelindestraat (tussen de Poperingestraat en de Kolegemstraat) en een deel van de Kolegemstraat grondig te vernieuwen.

De verouderde staat van het wegdek en de tramsporen heeft een negatief effect op de veiligheid van weggebruikers en het comfort voor bewoners, fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Door de slechte kwaliteit van de tramsporen werd in april 2022 een snelheidsbeperking ingevoerd, en in september 2025 werd de tram uit dienst genomen.

Naast de wegenis is ook de riolering verouderd. Het huidige stelsel is sterk vermaasd, waardoor bij hevige regenval een verhoogde druk ontstaat op de riolering van de Grensstraat en de

Poperingestraat. Door de aanleg van een gescheiden stelsel (DWA en RWA) binnen het projectgebied wordt deze druk verlaagd.

Het project Poperingestraat-cluster is dus een noodzakelijke ingreep om de infrastructuur te moderniseren, de waterhuishouding te verbeteren en de leefbaarheid van de wijk te verhogen.

Data IKZ vergaderingen:

29/09/2022

08/12/2022

13/03/2025

25/09/2025

09/10/2025

WIS-kwaliteiten:

Edmond van Beverenplein: rijweg: kwaliteit C1, voetpaden kwaliteit B

Poperingestraat: rijweg: deels C1 - deels C2 - deels C3, voetpaden deels B – deels C1 – deels C2 – deels C3

Radijsstraat: rijweg: deels C2 - deels C3, voetpaden deels B, deels D

Dikkelindestraat: rijweg: deels C1 – deels C2 – deels C3 – deels D, voetpaden: deels B, deels C1

Kolegemstraat: rijweg deels B – deels C1, voetpaden deels B – deels C1

Consultatie bevolking:

Informatievergadering 20 mei 2025

Paragraaf ivm uit te voeren werken:

Het projectgebied Poperingestraat-cluster ligt in de Bloemekeswijk en omvat:

- het Edmond van Beverenplein vanaf het kruispunt met de Mimosastraat (inclusief kruispunt) tot aan de Poperingestraat, inclusief het kruispunt met de Myosotisstraat;
- de Poperingestraat;
- de Radijsstraat inclusief het kruispunt met de Myosotisstraat;
- de Dikkelindestraat;
- de Kolegemstraat tussen de Dikkelindestraat en de splitsing waar de tram naar zijn eigen bedding gaat, ter hoogte van huisnummer 135;
- het kruispunt van de Dracenastraat met de Hakkeneistraat;
- de Hakkeneistraat.

Huidige toestand binnen het projectgebied

De straten in het projectgebied zijn momenteel klassieke straten in een zone 30: voetpaden door een opstaande boordsteen van de rijweg gescheiden. In het volledige projectgebied, behalve in de Radijsstraat, liggen tramsporen.

In het deel van het Edmond van Beverenplein binnen het projectgebied liggen tramsporen en bevinden zich aan beide zijden tramhaltes. Het verkeer rijdt er in twee richtingen. Hier bevindt zich ook de ingang van basisschool “Klimrek Van Beverenplein”.

De voetpaden zijn uitgevoerd in betonstraatstenen, de rijweg in uitgewassen beton.

In het voetpad aan de zijde van het plein staan bomen in boomroosters.

Het kruispunt met de Myosotisstraat heeft een rijweg in asfalt en door opstaande boordstenen afgescheiden voetpaden in betonstraatstenen. Op de hoek tegenover de Poperingestraat ligt een groenvak.

Een oversteekplaats voor voetgangers verbindt het Edmond van Beverenplein met Myosotisstraat nummer 1.

In de Poperingestraat, Dikkelindestraat en Kolegemstraat binnen het projectgebied bestaat de rijweg uit asfalt en liggen tramsporen. Zowel de sporen als de rijweg vertonen ernstige graad van degradatie. Aan de oneven zijde ligt een parkeerstrook in asfalt. De voetpaden zijn aangelegd met betonstraatstenen.

Op het kruispunt van de Dikkelindestraat en Kolegemstraat is de rijweg ter hoogte van de tramsporen in beton aangelegd, buiten de sporen in asfalt.

In de Kolegemstraat bevindt zich een groenzone met voornamelijk struiken. Het deel van de Kolegemstraat binnen het projectgebied eindigt in een doodlopende straat. Waar de tram naar zijn eigen bedding overgaat, is de rijweg afgesloten met paaltjes; fietsers kunnen wel doorrijden.

De Hakkeneistraat kent geen wijzigingen in de bovenbouw.

De Poperingestraat heeft één rijrichting voor gemotoriseerd verkeer: komende van het Edmond van Beverenplein richting de Grensstraat. De Radijsstraat is éénrichtingsverkeer richting de Myosotisstraat. De Dikkelindestraat laat tweerichtingsverkeer toe. De Kolegemstraat binnen het projectgebied is doodlopend voor gemotoriseerd verkeer.

Ontworpen toestand

Bij ontwerp voor het Edmond van Beverenplein wordt enkel de rijweg (tussen de boorstenen) vernieuwd, gezien dit nodig is voor het aanleggen van de RWA, en het voetpad aan de kant van de school (door de vele nieuwe rioleringsaansluiting). De haltes blijven zoals ze vandaag zijn ingericht.

De rijweg wordt voorzien van uitgewassen beton. Het kruispunt met de Myosotisstraat wordt ingesnoerd. Oversteekplaatsen krijgen zebrapaden en blindengeleiding. De vrijgekomen ruimte wordt ingericht als groenvak, inclusief één extra boom.

De Poperingestraat wordt ingericht als erf. De overgang van zone 30 naar erf bevindt zich ter hoogte van Poperingestraat nummer 1.

De keuze voor deze inrichting volgt na een uitgebreide afweging.

De Poperingestraat heeft een rooilijnbreedte van 10 m. De huidige voetpaden zijn gemiddeld 1,4 m en 1,2 m breed, de parkeerstrook 2,05 m en de rijweg met tramsporen 5,35 m.

In het nieuwe ontwerp moeten beide voetpaden 1,5 m breed zijn en blijft de nuttige breedte van de rijweg voor tramdoorgang minstens 5,35 m. Hierdoor is over de volledige lengte van de Poperingestraat geen parkeerstrook meer mogelijk (er rest slechts 1,65 m).

De Dikkelindestraat wordt opgedeeld in twee zones:

- Zone 1: rooilijnbreedte 12 m (van Grensstraat tot net voorbij het kruispunt met Gentseardeweg), waar parkeerplaatsen mogelijk zijn.
- Zone 2: rooilijnbreedte 10 m, verderop in de straat, waar geen parkeerplaatsen kunnen worden ingericht.

Er is geen ruimte om te laden en lossen, behalve op de tramsporen, en fietsers hebben slechts beperkte ruimte tussen de sporen, aangezien de voetpaden zijn afgescheiden door een opstaande boordsteen.

Daarnaast maakt deze indeling een gescheiden rioleringsstelsel onmogelijk: het tussenspoor

moet minimaal 1,80 m breed zijn om inspectieputten voor beide rioleringsstrengen te plaatsen. Bij deze breedte wordt de rijweg, inclusief greppels, 6,72 m breed en de voetpaden 1,64 m. Hierdoor ontstaat een brede rijweg zonder meerwaarde voor de aangelanden. De bestaande snelheidsproblematiek zou met dit profiel verder toenemen, omdat snelheidsremmende maatregelen door de aanwezigheid van tramsporen niet mogelijk zijn.

In IKZ is daarom beslist alternatieve wegindelingen te onderzoeken. Daarbij zijn drie pistes bekeken:

1. Klassiek ontwerp met afgescheiden voetpaden en opstaande boordsteen.
2. Invoeren van een strengelspoor, al dan niet gecombineerd met een erf of een klassieke indeling.
3. Inrichting als erf.

Piste 1: klassiek ontwerp met opstaande boordsteen

Dit ontwerp is het minst toekomstgericht: er is geen ruimte voor groen, geen mogelijkheden voor laden en lossen, geen plaats voor containers bij verbouwingen. Als zou gekozen worden voor een gescheiden riolering: relatief smalle voetpaden in verhouding tot de rijwegbreedte. Deze piste biedt weinig tot geen meerwaarde voor de gebruikers van de straat.

Piste 2: invoeren van een strengelspoor

Een strengelspoor is een vorm van dubbelspoor waarbij de rails van beide sporen in elkaar verstrengeld liggen. De rechterrail van het ene spoor ligt vlak naast de linkerrail van het andere spoor, en omgekeerd. Hierdoor neemt het geheel slechts iets meer ruimte in dan een enkelspoor.

Voordelen:

- Geen wissels nodig, wat storingsgevoeligheid vermindert.
- Minder ruimtebeslag, waardoor meer plaats vrijkomt voor functies zoals groen en parkeren.

Nadelen:

- Twee trams kunnen elkaar niet kruisen, er is een lichtenregeling vereist.
- Extra spoorkruisingen verhogen risico voor fietsers en veroorzaken meer geluidshinder.

Deze piste werd voorgelegd aan De Lijn, maar niet weerhouden om volgende redenen:

- **Fietsveiligheid:** Meerdere kruisingen verhogen het risico.
- **Doorstroming:** Kop-kop situaties en wachttijden verminderen betrouwbaarheid.
- **Dienstregeling:** Frequentieverhoging (min. elke 5 minuten) niet haalbaar.
- **Calamiteiten:** Geen mogelijkheid tot keren of kruisen bij stilstand.
- **Onderhoud:** Complexer en duurder door vier rails en extra bovenleidingmasten.

De Lijn heeft contact opgenomen met zijn Nederlandse evenknie in Amsterdam die wel enkele strengelsporen in exploitatie heeft. Er zijn enkel strengelsporen in straten waar het door ruimtelijke inpassing niet anders kan (smalle brug, inrit parkeergarage, winkel-wandelstraat). In één straat wordt bij heraanleg afgestapt van het strengelspoor.

De Lijn concludeert: “Gezien de functie van de tramlijn als hoogfrequente kernverbinding en de negatieve impact op veiligheid, betrouwbaarheid en doorstroming, is een strengelspoor in de Poperingestraat geen optie”.

Piste 3: ontwerp als erf:

Een erf als inrichting van de openbare weg is een verkeerszone met gedeeld gebruik van de openbare ruimte en met nadruk op veiligheid en traag verkeer: voetgangers, fietsers, gemotoriseerd verkeer en hier ook de tram maken gebruik van dezelfde ruimte. Een erf verschilt van een woonerf: een woonerf moet ervoor zorgen dat het plaatselijke leven in de openbare ruimte kan plaatsvinden en dat de voetgangers gebruik kunnen maken van de ruimte, onder andere voor spelende kinderen, de vlotheid van gemotoriseerd verkeer is zeer bijkomstig; een erf moet ervoor zorgen dat de voetgangers zich continu kunnen verplaatsen, zonder onderbreking van de looplijn, en dat de voertuigen continu, maar traag, kunnen rijden.

Het ontwerp als erf biedt meerdere voordelen. Er zijn geen opstaande boordstenen nodig, wat de veiligheid en flexibiliteit voor fietsers verhoogt: zij kunnen makkelijker uitwijken bij obstakels, zoals trams.

Daarnaast ontstaat meer ruimte voor een gescheiden rioleringsstelsel: de RWA wordt centraal in het wegdek geplaatst met inspectiedeksels in het tussenspoor, terwijl de DWA ontdebeld kan worden met een deksel aan elke zijde van het spoortracé. Dit is in een klassiek ontwerp niet mogelijk door greppels en boordstenen op de plaats waar de inspectiedeksels moeten komen. Het erf biedt bovendien de mogelijkheid om multifunctionele zones in te richten (zie verder). Verder komt extra ruimte vrij voor groenvakken, wat zorgt voor ontharding en infiltratie, vermindert het lokale hitte-eilandeffect en draagt bij aan een aangename leefomgeving.

De conclusie van de denkoefening is dat de 3^e piste het meest te bieden heeft voor de gebruikers van de straat. Deze voorkeursvariant is daarom meegenomen in de verdere gedetailleerde uitwerking van de plannen.

De centrale loper in de straat, waar de tram plaats inneemt, wordt uitgevoerd in uitgewassen beton. Buiten deze tramzone komt verharding in betonstraatstenen zodat duidelijk is of men zich in de tramzone (uitgewassen beton) of daarbuiten (betonstraatstenen) bevindt. De scheiding wordt ook aangeduid met paaltjes.

Aan de oneven zijde wordt een obstakelvrije zone van 1,8 m voorzien, begrensd door gevels aan de ene kant en paaltjes aan de andere. In deze zone kan men zich voorbewegen zonder gehinderd te worden door de tram of een gestationeerd voertuig of een ander obstakel.

Aan de even zijde worden op verschillende locaties in de Poperingestraat en Dikkelindestraat (waar de rooilijnbreedte 10 m bedraagt) multifunctionele zones ingericht. Deze zones liggen buiten de tramloper en bieden ruimte voor occasioneel laden en lossen, het plaatsen van containers bij verbouwingen (in onderling overleg), kortstondig stationeren door thuisverpleging, ... Deze zones zullen zichtbaar zijn doordat de palenrij er onderbroken wordt. Deze zones worden ook maximaal ingericht voor een poort of inrit, zodat het voor de gebruiker duidelijk aanvoelt dat het niet over een parkeerplaats gaat.

Multifunctionele zones worden afgewisseld met geveltuinen. Tussen geveltuin en palenrij blijft 1,5 m aan verharding vrij.

In de Dikkelindestraat, waar de rooilijnbreedte 12 m bedraagt, worden tien parkeerplaatsen ingericht, aangeduid met een “P”-tegels conform de regels van een erf.

De kruispunten krijgen een doorlopend voetpad met blindengeleiding. Ook wordt op strategische plaatsen blindengeleiding voorzien om de rijweg te kruisen.

Het plein aan het kruispunt van de Radijsstraat en Poperingestraat wordt sterk onthard en ingericht met parkeerplaatsen, fietsenstallingen, twee zitbanken en enkele zwerfkeien als rust- en spelelement.

Autodeelplaatsen blijven behouden in de nieuwe situatie.

De Radijsstraat wordt ingericht als woonerf en wordt sterk onthard. Tegen de gevels komen geveltuinen met verharding richting het midden van de straat. De rijloper bestaat uit een betonnen tweesporenweg met een centrale strook in kasseien tussen de sporen. Parkeervakken krijgen verharding in kasseien met groene voegen.

In de huidige situatie telt de Poperingestraat 27 parkeerplaatsen; in de nieuwe inrichting komen er geen parkeerplaatsen meer.

De Dikkelindestraat heeft momenteel 31 parkeerplaatsen; dit worden er 10.

De Radijsstraat telt vandaag 23 parkeerplaatsen; in de nieuwe situatie komen er 14.

Deze negatieve parkeerbalans wordt gecompenseerd door circa 35 parkeerplaatsen in de zijstraten om te vormen tot bewonersparkeerplaatsen en door voordelige abonnementen aan te bieden in het parkeergebouw Het Getouw.

De rijrichtingen van de Poperingestraat en Radijsstraat blijven behouden. De Dikkelindestraat tussen de Grensstraat en Gentseardeweg blijft tweerichtingsverkeer, zodat een vlotte circulatie mogelijk blijft tussen beide straten.

Tussen de Gentseardeweg en Kolegemstraat wordt de rijrichting beperkt tot één richting: van Kolegemstraat naar Gentseardeweg. Deze maatregel voorkomt doorgaand verkeer naar het achterliggende woonweefsel.

Alle zijstraten van en naar de as Poperingestraat-Dikkelindestraat zijn toegankelijk voor de brandweer en Ivago.

De ontharding voorziet in groenzones. In enkele van deze groenzones langsheen het traject worden bomen aangeplant, in totaal 10 stuks.

Inrichting van de haltes:

De huidige haltes op het Edmond van Beverenplein blijven behouden. De haltes in de Kolegemstraat blijven op hun huidige locatie. De halte richting Evergem kan niet integraal toegankelijk zijn door de aanwezigheid van garages; verplaatsing richting Dikkelindestraat biedt geen verbetering. De halte richting Edmond van Beverenplein wordt wel integraal toegankelijk gemaakt.

Momenteel zijn de tussenliggende haltes voorzien op de hoek van Poperingestraat en Grensstraat (huisnummer 107) richting Edmond van Beverenplein, en op de hoek van Dikkelindestraat en Grensstraat (huisnummer 4) richting Evergem. Beide zijn niet integraal toegankelijk.

In de nieuwe situatie worden deze haltes verplaatst naar het kruispunt Dikkelindestraat-Zandstraat (huisnummers 24-40 en 7-23), waar beide haltes integraal toegankelijk kunnen worden ingericht.

De afstand van deze nieuwe locatie tot de halte van het Edmond van Beverenplein bedraagt ongeveer 450m, tot de halte van de Kolegemstraat ongeveer 150m. Echter weegt het voordeel van de integraal toegankelijke halteinfrastructuur zwaarder door dan de grotere afstand van deze halte tot het Edmond van Beverenplein.

Geluidshinder voor de omwonenden wordt zoveel als mogelijk beperkt. Door niet te kiezen voor een strengelspoor, worden extra bochten vermeden. De bocht in het kruispunt Dikkelindestraat – Kolegemstraat voldoet aan de minimum bochtstraal. De bocht aan het Edmond van

Beverenplein – Poperingestraat voldoet niet aan de minimum bochtstraal, maar is zo ruim als mogelijk ontworpen binnen de aanwezige ruimte.

Verhardingsbalans

	Bestaande toestand		Ontworpen toestand		Vershil
Verharding	12860 m ²	93,66 %	11444 m ²	83,34 %	-10,31%
Halfverharding	57 m ²	0,42 %	411 m ²	2,99 %	+2,58%
Groen	814 m ²	5,93 %	1876 m ²	13,66 %	+7,73%

Raming

De raming bij voorontwerp is 9.232.395 EUR excl. BTW. Waarvan 1.449.386,40 EUR ten laste van Stad Gent, 3.142.897,23 EUR ten laste van Farys en 4.640.111,50 EUR ten laste van De Lijn.

Ontwerp Riolering

Momenteel ligt er in de Poperingestraat, Dikkelindestraat en het deel Kolegemstraat een gemengd rioleringsstelsel, dat bovendien sterk vermaasd is.

Bij de heraanleg krijgt het deel Kolegemstraat binnen het projectgebied een gescheiden stelsel. De DWA stroomt af richting het kruispunt met de Dikkelindestraat en sluit daar aan op het gemengde stelsel van de Kolegemstraat. De RWA volgt dezelfde richting en sluit eveneens aan op de bestaande gemengde riolering.

In de Dikkelindestraat wordt een gescheiden stelsel aangelegd: de RWA komt centraal in de rijweg. Het segment tussen Kolegemstraat en Gentseardeweg stroomt af richting Kolegemstraat; het deel tussen Gentseardeweg en Poperingestraat stroomt af richting de Poperingestraat. De DWA wordt ontdebeld en volgt dezelfde stroomrichting als de RWA. Ook in de Poperingestraat komt een gescheiden stelsel met RWA en ontdebeld DWA. Deze strengen stromen af richting het Edmond van Beverenplein. Hierdoor verlaagt de druk op de riolering van de Grensstraat.

Een deel van de Hakkeneistraat maakt eveneens deel uit van het project. Op het kruispunt Hakkeneistraat–Dracenastraat wordt een nieuwe overstortconstructie gebouwd en verbonden met de Lieve. Via deze constructie en het hergebruiken van een bestaande buis in de Hakkeneistraat wordt hemelwater gecontroleerd afgevoerd en wateroverlast in de Poperingestraat en omliggende straten beperkt.

Daarnaast worden voorzieningen getroffen om bij toekomstige uitvoering van de RWA-visie in de Grensstraat hemelwater van een groter gebied naar de Lieve te voeren.

Communicatie naar bewoners

In de informatievergadering van 20 mei 2025 werd het project in zijn geheel toegelicht: het projectgebied en de historiek; de uitgangspunten van het ontwerp; de toekomstige riolering; de bovenbouw; en de tramsporen en het verloop en timing van het project.

Er was ruimte om vragen te stellen en de plannen lagen ter nazicht op tafels.

- Welke omliggende straten worden bewonersparkeren?
Op vandaag denken we aan een vijftal straten o.a. de Grensstraat, de Hoppestraat en de Radijsstraat. De vraagsteller vraagt of de Gambrinusstraat (een tussenliggende straat) ook kan meegenomen worden. Er is ook een vraag om de rijrichting in die straat te veranderen.

Antwoord: De Gambrinusstraat behoort voorlopig niet tot de straten die omgevormd worden naar bewonersparkeren – kan wel voorwerp tot onderzoek worden.

- **Kostprijs het Getouw**
Schepen Vandenbroucke engageert zich om deze kwestie voor te leggen aan het schepencollege.
Het Getouw is namelijk één van de manieren om de parkeerdruk in de buurt op te lossen, door daar al zeker de wagens te parkeren voor die mensen voor wie het mogelijk en haalbaar is.
Uit de zaal komen nog een aantal opmerkingen over de kostprijs en de onhaalbaarheid om deze parking te gebruiken (afstand en tijdsverlies).
Na het infomoment wordt beslist om de regeling “Jaartarief aantrekkelijk parkeeraanbod voor bewoners” uit te werken. Deze geldt voor bewoners binnen een straal van 2km van parkeertoren Het Getouw. Bovendien kunnen bewoners van het projectgebied gratis een abonnement van 3 maand verkrijgen ter compensatie van de werken en als test voor het abonnement en om de drempel te verlagen.

Aan de tafels komt de suggestie om een afgesloten fietsenstalling te voorzien aan het Getouw, zodat de afstand gemakkelijker overbrugd kan worden. Dit zal verder onderzocht worden door MOBBED.

Passage over de uiteindelijke regeling die gevonden is?

- Overdreven snelheid en spookrijden in de Poperingestraat:

Uit de zaal komt meermaals de reactie dat in de Poperingestraat:

- Te snel gereden wordt door zowel tram als automobilisten (soms halen auto's zelfs de tram in).
De Lijn laat weten dat er een richtlijn is voor de tramchauffeurs dat zij slechts 10km/uur mogen rijden. Men zal doorgeven dat daartegen gezondigd wordt.
- In het nieuwe ontwerp komt een rechtlijnig tracé voor de tramsporen.
Dit veroorzaakt wat commotie in de zaal. Een rechtlijnig tracé nodigt nog meer uit tot overdreven snelheid.
De Lijn duidt dat dit de 'piep'geluiden van de tram wel doet afnemen.
- Sommige automobilisten spookrijden. De Poperingestraat is een éénrichtingsstraat maar heel vaak wordt er op vandaag verkeerd gereden. Zowel door taxi's als door schoolbussen.
- Er is een grote vraag naar handhaving & controle.
De aanwezige wijkagent laat weten dat er weldegelijk gecontroleerd wordt, maar dat hij het nogmaals zou doorgeven.

- Blijven de autodeelplaatsen in de Radijsstraat behouden:

Ja.

- Fietsparkeerplaatsen:

- De huidige fietsparkeerplaatsen in de Dikkelinestraat worden gebruikt om te sluikestorten. Bezorgdheid dat als er nog extra fietsparkeerplaatsen bijkomen dat deze ook gebruikt zullen worden om te sluikestorten.

- Bekijken dat fietsenstalling niet op parkeerplaatsen komen en zo nog meer parkeren inneemt.
Plan wordt aangepast na de infovergadering: Er worden fietsparkeerplaatsen ingericht op de uitstulpingen van de voetpaden aan de straatmonden van de zijstraten. Zo nemen ze geen parkeerplaatsen in en gaan ze foutparkeren tegen.

- Verkeerscirculatie rond basisschool De Lotus in de Grensstraat:

- Vraag van directeur basisschool De Lotus of er bij de circulatiewijzigingen rekening gehouden wordt met de schoolomgeving.
Dit zal verder onderzocht worden binnen MOBBED die werkt rond veilige schoolomgevingen.

- Pleintje aan de Radijsstraat & Van Beverenplein:

Men vraagt wat de plannen zijn met het Van Beverenplein en in welke mate de buurt betrokken was bij de inrichting van het pleintje aan de Radijsstraat.

DWBW antwoordt dat suggesties zeker nog welkom zijn. Hij geeft ook mee dat de wegendienst geen plannen heeft met het Van Beverenplein.

De Radijsstraat en bij uitbreiding het pleintje wordt zoveel als mogelijk onthard, en er worden parkeerplaatsen ingericht. Ook worden er zitbanken voorzien die dienen als rustpunt.

- Vraag over de bereikbaarheid van een garagecomplex tijdens de werken in de Poperingestraat:

DWBW duidt dat dit complex niet altijd bereikbaar zal zijn via de Poperingestraat. Een korte onderbreking tijdens de rioleringswerken valt te verwachten, gevolgd door een langere onderbreking tijdens de aanleg van de weg en de sporen. De buurt wordt steeds op voorhand geïnformeerd.

Na infomoment werd dit nog verder bekeken. De eigenaar van het complex zal afspreken met eigenaar van een aanpalend garagecomplex om zijn garages bereikbaar te houden.

- Vraag over de mogelijkheid tot het plaatsen van containers tijdens de werken:

DWBW duidt dat de werken gefaseerd verlopen. Dit betekent dat er in bepaalde fases wel een mogelijkheid zal zijn om een container te plaatsen. Het is zeker niet zo dat er gedurende de ganse periode van de werken niets mogelijk is, maar het zal wel afgestemd moeten worden.

- Vraag van de directeur van De Lotus over de veiligheid rond de schoolpoort:

Elke dag komen 160 kinderen naar deze school, het merendeel met de fiets. De directeur vraagt om zwaar verkeer te beperken rond de schoolpoort.

DWBW duidt dat de Stad Gent een werfcharter heeft. Dit charter vermeldt o.a. het vermijden van schoolomgevingen tijdens spitsuren. Aannemers krijgen dit werfcharter ook opgelegd en de Stad doet er alles aan om dit ook af te dwingen bij de aannemers.

- Vraag of de Hoppestraat en de Gambrinusstraat tweerichtingsverkeer krijgen tijdens de werken.

DWBW kan daar momenteel nog geen uitspraak over doen. De verkeersafwikkeling tijdens de werken is nog niet bepaald.

- Worden er plaatsbeschrijvingen uitgevoerd voor de werken?

Er worden geen plaatsbeschrijvingen uitgevoerd. Eventuele schade wordt geregeld tussen de verzekeringsmaatschappijen.

- Het is eerder eigenaarsparkeren dan bewonersparkeren:

Deze personen huren een wagen, maar zijn geen eigenaar van de wagen. Toch moeten zij telkens weer overal voor betalen.

Schepen Vandenbroucke spreekt van een terechte opmerking, waar effectief op vandaag geen oplossing voor is/geen beleid rond is

- Er is bezorgdheid over het verdwijnen van T2 voor een langere periode:

De vrees leeft dat de vervangbussen en het verhogen van de capaciteit niet voldoende zullen zijn om iedereen vlot op zijn/haar bestemming te krijgen.

Schepen Vandenbroucke erkent dat het aanpassen zal zijn en dat er zeker hinder zal zijn. Tegelijk beklemtoont hij dat het maximaal mogelijke qua bussen en chauffeurs ingezet wordt om de capaciteit op dit traject zo hoog mogelijk te houden. Hij geeft ook aan dat de inwoners van Evergem eventueel de trein kunnen nemen. Op die manier zou de druk op de buslijnen ook al minderen. Maar zorgen voor nieuwe wegen, fietspaden en tramsporen kan echt niet zonder hinder.

- Wanneer wordt de App Van De Lijn geupdate?

Na de Gentse Feesten zullen de aanpassingen t.g.v. wegvallen T2 zichtbaar zijn in de app.

- Wat zal de impact van de trillingen van de tram zijn op de huizen?

De Lijn duidt dat dit sterk zal verbeteren door recht tracé en betere inbedding van de tram.

- De inplanting van de geveltuinen in de Poperingestraat en de Dikkelindestraat:

- Geveltuinen worden voorzien waar mogelijk aan de even zijde. Dit voorkomt foutparkeren tussen de multifunctionele zones en heeft een positief effect op de ontharden, infiltratie, ...
- Specifiek voor de vitrine van de fietswinkel Poperingestraat 7-11 werd de geveltuin verwijderd uit het ontwerp op vraag van de eigenaar.

- Het inrichten van multifunctionele zones:

Een bewoner vraagt zich het nut af van de functionele zones en waarom deze voor poorten/inritten worden voorzien.

- Het nut van de zones wordt geduid (zoals hierboven beschreven);
- Door deze in te richten net voor poorten en inritten is het duidelijk dat dit zeker geen parkeerplaatsen zijn.

- Men vraagt hoe de allochtone bevolking bereikt kan worden:

DWBW geeft mee dat de brieven in alle bussen werden gebust.

De plannen en de presentatie zijn ook te vinden op de website van de Stad.

- Men vraagt of er effectief bomen komen op het pleintje aan de Radijsstraat:

DWBW antwoordt bevestigend. De bomen zullen natuurlijk niet meteen volgroeid zijn, maar ze zijn wel voorzien.

Adviezen

Deze beslissing wordt genomen rekening houdend met volgende adviezen:

Mobiliteitsbedrijf - gunstig onder voorwaarden

- Poperingestraat 112: hier bevindt zich vandaag een knip met paaltjes. Deze knip is te behouden, omwille van het risico op sluipverkeer. Hier zijn dus onvermijdelijk ook paaltjes nodig.
Deze paaltjes zullen worden opgenomen in de detailplannen.
- Schuilhuisjes ontbreken. Het voorzien van voldoende schuilcapaciteit is vooral van belang voor de stadinwaartse tramhaltes.
 - Verhogen schuilcapaciteit Edmond van Beverenplein: Vandaag bevindt zich hier al 1 (smal) schuilhuisje. Dit is terug te plaatsen. Indien mogelijk wordt dit best verdubbeld. Dus ofwel dubbel gekoppeld schuilhuisje (zie schets), ofwel 2 losgekoppelde schuilhuisjes voorzien.
Er worden 2 losgekoppelde schuilhuisjes voorzien.
 - Idem halte Kolegemstraat: stadinwaarts ontbreekt minstens 1 schuilhuisje. Idealiter in deze zone te voorzien, bij voorkeur inspelend op configuratie achterliggende woningen/kavels. Als schuilhuisje hier om ruimtelijke redenen onmogelijk is, dan proberen een aantal zitbanken te voorzien.
Er wordt hier 1 schuilhuisje voorzien.
- Aandachtspunt, ook in functie van uitvoering: ondanks verandering van materiaal moet de overgang van Kolegemstraat naar trambedding Dikkelindestraat zoveel mogelijk “naadloos” zijn. Het is alvast positief dat de goot kant Kolegemstraat hier lokaal wordt onderbroken.
Het asfalt van de Kolegemstraat zal naadloos tegen het beton van de Dikkelindestraat worden aangebracht, zonder greppel of boordsteen. Er zal in het detailontwerp verder ook bekeken worden of de greppel kan weggelaten worden.
- Hierbij aansluitend: deze kolk zit net iets te dicht bij de rijlijn van de fiets. Graag opschuiven, iets naar links, ofwel nog beter naar rechts tot voorbij aanzet groenmassief: De kolken die vandaag op de plannen staan zijn indicatief ingetekend. Gezien het asfalt hier naadloos zal moeten aansluiten op het beton, zal hier een hoog punt van het dakprofiel zitten, waardoor een kolk hier weinig tot geen nut zal hebben. De kolk kan verplaatst worden.
- Aandachtspunt: ondanks verandering van de materialen moet de oversteek van de fietssnelweg over de trambedding en de voetpaden maximaal “naadloos” zijn (zie schets hieronder).
De plannen zijn in deze zin aangepast: de boordsteen zal gelijkgronds worden uitgevoerd en de greppel onderbroken.
- Voor de positionering van de paaltjes en de vormgeving van de “toeleidende markeringen” verwijzen we naar de “Ontwerpmatrix paaltjes” (valideringsprocedure lopende). In dit geval zullen er aan beide zijden hoogstwaarschijnlijk niet 1 maar 2

centrale paaltjes nodig zijn.

Dit zal verder worden onderzocht en aangepast in het detailontwerp.

Dienst Milieu en Klimaat - gunstig onder voorwaarden

- Bij de omgevingsvergunningsaanvraag moet de verantwoordingsnota voor de aftoetsing aan de hemelwaterverordening en de argumentatie tot afwijking aangepast en verder onderbouwd zijn zoals gevraagd per mail d.d. 14/11/2025 en hierboven. Wat is het lozingsdebiet van de RWA en hoe vaak zal de overstort in werking treden aan het Edmond van Beverenplein?
De RWA-overstort ter hoogte van het Edmond van Beverenplein treedt enkel in werking bij extreme buien (= T20).
Bij een T2-bui bedraagt het debiet door de knijp van de RWA-leiding circa 105 l/s en is de overstort niet actief.
Bij een T20-bui bedraagt het debiet door de knijp circa 128 l/s. In dat geval treedt de overstort in werking met een piekdebiet van ongeveer 460 l/s.
Hieruit blijkt dat de afvoer van RWA naar afwaarts bij frequente en matige buien wordt begrensd. Enkel bij extreme buien wordt bijkomend afgevoerd via de overstort.
- In functie van de watertoets moet ook info aangeleverd worden om de impact van het project op de bestaande problematiek van overstromingsgevoeligheid beter te kunnen inschatten. Welke verbeteringen worden gerealiseerd met dit project? Wordt de kans op wateroverlast voor alle bewoners kleiner?
Uit de hydraulische nazichten blijkt dat het gekozen scenario met een gescheiden stelsel leidt tot een duidelijke verlaging van de hydraulische belasting in het projectgebied.
 - Langs de Poperingestraat en de Dikkelindestraat daalt de druklijn bij T20 met circa 10 cm.
 - Ook in de zijstraten is een daling van de druklijn merkbaar, wat wijst op een globale verbetering van de afvoercapaciteit.Bij T20 blijft er nog wateroverlast optreden ter hoogte van de Grensstraat, waar de maaiveldpeilen het laagst zijn. Dit is echter een verbetering ten opzichte van de bestaande toestand. De resterende wateroverlast in deze straat kan pas volledig worden weggewerkt na de aanleg van een gescheiden stelsel in de Grensstraat zelf. Globaal genomen wordt met dit project de kans op wateroverlast voor de meerderheid van de bewoners verkleind, met uitzondering van de zone Grensstraat, waar bijkomende ingrepen gepland zijn.
- Het gebrek aan bronmaatregelen in deze cluster moet deels gecompenseerd worden bij de heraanleg van de Grensstraat en de geplande RWA-visie Mimosa en Grensstraat. Aangezien de problematiek van wateroverlast het grootst is ter hoogte van de Grensstraat en dit wegprofiel meer potentieel heeft tot het nemen van bronmaatregelen, mag deze heraanleg niet op de lange baan geschoven worden.
- Bijkomende bronmaatregelen in stroomopwaartse straten via quick wins, zijn aan te bevelen om overstorten op de RWA te beperken en piekafvoer naar de Lieve te verminderen.

Brandweer - gunstig onder voorwaarden

- In de Gambrinusstraat graag ook een extra groenzone te voorzien om het parkeren te dicht bij een kruispunt onmogelijk te maken, zodat de draaibewegingen te allen tijde mogelijk blijven, zoals in de Geraniumstraat.
Bij het inrichten van een groenzone op dit punt zou de wettelijke minimumbreedte van

het voetpad niet gehaald worden of de minimumbreedte van 4m van de rijweg verlaten moeten worden. Eventuele alternatieve maatregelen zullen worden onderzocht in detailontwerp.

- Aan het kruispunt met de Edmond van Beverenplein dient de rijbaanbreedte een klein beetje verbreed te worden.
Het ontwerp zal hieraan worden aangepast.

Groendienst - gunstig onder voorwaarden

- Behoud groenvak op Edmond van Beverenplein, tegenover Mimosastraat. Dit is wellicht het geval, maar staat rood doorschraapt op de plannen.
Het groenvak blijft inderdaad behouden.
- Omzichtig tewerk gaan bij de bestaande bomen aan de tramhalte op het Edmond van Beverenplein. Gelieve er in de werfopvolging uitdrukkelijk aandacht aan te besteden dat er geen boomwortels worden beschadigd.
Het perron aan deze kant van het plein wordt uit de heraanleg gehaald. Er worden nog proefsleuven gemaakt om de reikwijdte van de wortels onder de rijweg op te zoeken.
- Geveltuinen zitten in beheer bij de bewoners, de stut moet tot een minimum beperkt worden (max. 15 cm). Dat geldt voor alle locaties waar bijkomende groen is voorzien? De stut van de boordstenen zal worden aangelegd met een bekisting, zodat deze beperkt kan worden in breedte.
- Bomen van 3^{de} grootteorde moeten minstens 20 m³, en waar mogelijk 30 m³, vrij doorwortelbare ruimte te hebben. Dit is zo op plan aangeduid.
- Bomen moeten ook op minstens 3,00 m van de gevel worden aangeplant, dus vanaf gevel tot centrum plantvak. In het bijzonder in de Radijsstraat is niet duidelijk of dat mogelijk is. Asymmetrische aanplant in het plantvak is onmogelijk. Er is wel voldoende ruimte aan de kant van de huisnr's. met voortuintje. Indien geen voldoende afstand van de gevel kan bewaard worden: géén bomen voorzien.
De bomen in de Radijsstraat zullen asymmetrisch aangeplant worden. Zie plan Type Dwarsprofiel AA.
- Meerwaarde van het trapezoïde plantvakje voor Poperingestraat 40 wordt in vraag gesteld. Dit ligt in een donkere hoek en wordt beter vervangen door gewone verharding of fietsenstalling of andere voorziening.
Ok, dit zal verder worden uitgewerkt in het detailontwerp.
- Plantvakbescherming moet voorzien worden op alle inrij-gevoelige locaties. Hiervoor worden houten palen met touw voorzien (geen betonijzers), bv. parkeerplaatsen in de Radijsstraat, aan het kleine pleintje, in de Poperingestraat nr. 159 en nr. 5.
Dit zal verder worden uitgewerkt in het detailontwerp.
- Te behouden boom: Grensstraat 184-184a (staat op plan, maar legende ontbreekt).
Deze boom blijft inderdaad behouden. Eventueel wordt het plantvak nog aangepast om een conflict tussen wortels en boordstenen te vermijden.
- Waarom worden zwerfkeien voorzien langs het Westerringspoor? Indien dit is om parkeren te verhinderen, is een (licht) verhoogde boordsteen en vooral handhaving hier wenselijker. Een boordsteentje zou ook beter aansluiting bij de blindengeleiding.

Er zijn opstaande boordstenen voorzien. De zwerfkeien zijn hier voorzien als spel-element. Indien gewenst worden deze van de plannen verwijderd.

- De bomen in de bocht Dikkelindestraat en Kolegemstraat zijn nog verder te bekijken met De Lijn i.f.v. potentieel conflict met de trekpalen van de bovenleiding; Ook de boom in het smalle plantvak aan de buitenbocht conflicteert mogelijks met de tram. Er is te weinig groeiruimte om een grote boom tot boven de tramleiding te laten groeien en kleinere bomen interfereren met de tram en de leiding.
We zullen dit verder opnemen bij detailontwerp en een overleg met groendienst en De Lijn hiervoor inplannen.

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning - gunstig advies

Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg - gunstig advies

Bijgevoegde bijlage(n):

- WIS plan
- Foto's
- BA_5214780025_I_B_1.pdf
- BA_5214780025_I_B_2.pdf
- BA_5214780025_I_B_3.pdf
- BA_5214780025_I_N_1_1.pdf
- BA_5214780025_I_N_1_2.pdf
- BA_5214780025_I_N_2_1.pdf
- BA_5214780025_I_N_2_2.pdf
- BA_5214780025_I_N_3_1.pdf
- BA_5214780025_I_N_3_2.pdf
- BA_5214780025_IB_N_1.pdf
- BA_5214780025_IB_N_2.pdf
- BA_5214780025_L.pdf
- BA_5214780025_O.pdf
- BA_5214780025_T_BN_1_TP1.pdf
- BA_5214780025_T_BN_2_TP1.pdf
- BA_5214780025_T_BN_2_TP2.pdf
- BA_5214780025_T_BN_3_TP3.pdf
- BA_5214780025_T_BN_3_TP4.pdf
- BA_5214780025_Ti.pdf
- BA_Addendum B22_P_B_1.pdf
- BA_Addendum B22_P_B_2.pdf
- BA_Addendum B22_P_B_3.pdf
- BA_Addendum B22_P_N_1.pdf
- BA_Addendum B22_P_N_2.pdf
- BA_Addendum B22_P_N_3.pdf
- BA_Addendum B22_PRD_BN_1_DP3.pdf
- BA_Addendum B22_PRD_BN_1_DP4.pdf
- BA_Addendum B22_PRD_BN_2_DP1.pdf
- BA_Addendum B22_PRD_BN_2_DP2.pdf

- BA_Addendum B22_PRL_BN_1_LP1.pdf
- BA_Addendum B22_PRL_BN_2_LP1.pdf
- BA_Addendum B22_PRL_BN_2_LP2.pdf
- BA_Addendum B22_PRL_BN_3_LP3.pdf
- BA_Addendum B22_PRL_BN_3_LP4.pdf
- BA_Addendum B22_PRT_1_EE.pdf
- BA_Addendum B22_PRT_1_FF.pdf
- BA_Addendum B22_PRT_1_GG.pdf
- BA_Addendum B22_PRT_2_AA.pdf
- BA_Addendum B22_PRT_2_BB.pdf
- BA_Addendum B22_PRT_2_CC.pdf
- BA_Addendum B22_PRT_2_DD.pdf

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Keurt goed de bij dit besluit gevoegde ontwerpplannen voor het integraal heraanleggen cluster Poperingestraat te Gent.

2026_CBS_00226 - Integraal heraanleggen cluster Poperingestraat te Gent – ontwerpplannen