



## Klankbordgroep Oude Dokken 2: verslag

---

**Tijdstip en plaats** 4 juni 2009  
20-22u, ICC De Centrale, Kraankindersstraat 1, 9000 Gent

---

**Organiserende dienst** Stedelijke Vernieuwing en Gebiedsgerichte Werking, Stad Gent  
AC Portus, Keizer Karelstraat 1., 9000 Gent  
Tel. 09/266 82 49  
Fax 09/266 82 59  
E-mail wendy.deman@gent.be  
Contactpersoon: Wendy De Man

---

**Aanwezig** Joris Voets, *voorzitter*

Karin Temmerman, schepen van Stadsontwikkeling, Mobiliteit en Wonen, Stad Gent

Luc Baeckeland, De Centrale  
Trui Bil, Buurtraad Muide-Meulestede  
Herman Caulier, Adviesraad Mensen met een Handicap  
Rosette De Bruycker, Buurtcomité Scandinaviëstraat (residentie Zweden)  
Freddy De Graeve, bewoner Muide  
Lucien De Ridder, Buurtwerk Muide-Meulestede, Stad Gent  
Hubert De Wilde, Fietersbond Gent  
Amaury Henderick, Skyscrapercity.com  
René Lampaert, bewoner Voormuide  
Bea Merckx, Gents Milieufrent  
Dirk Naessens, Bewonersgroep De Wijk in de Kijker (Sluizeken-Tolhuis-Ham)  
Stijn Oosterlynck, Stadskrant Tiens Tiens  
Hugo Roggeman, Seniorenraad Muide  
Hugo Van Damme, bewoner Afrikalaan  
Nele Vanderstraeten, bewoner Dampoort  
Els Vandersypt, Buurtcomité Scandinaviëstraat (residentie Finland)  
Bart Van Doorselaere, bewoner Ham  
Bart Van Kerkhove, bewoner Macharius

Yves Deckmyn, Stedelijke Vernieuwing en Gebiedsgerichte Werking, Stad Gent, communicator project Oude Dokken

Lore Decraene, stagiair Stedelijke Vernieuwing en Gebiedsgerichte Werking, Stad Gent

Jan Gheldof, Dienst Mobiliteit, Stad Gent

Lise Hullebroeck, Stedelijke Vernieuwing en Gebiedsgerichte Werking, wijkcommunicator Muide-Meulestede-Afrikalaan, Stad Gent

Ellen Maes, projectingenieur Waterwegen en Zeekanaal nv

Lieve Van Damme, projectmedewerkster AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent, team Oude Dokken

Sofie Van den Bogaert, Dienst Mobiliteit, Stad Gent

Frank Van Goethem, financieel directeur AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent

Carmen Van Puyenbroeck, Stedelijke Vernieuwing en Gebiedsgerichte Werking, wijkcommunicator Dampoort, Stad Gent

Agnieszka Zajac, senior-projectverantwoordelijke AG Stadsontwikkelingsbedrijf  
Gent, projectleider Oude Dokken  
Wendy De Man, Stedelijke Vernieuwing en Gebiedsgerichte Werking,  
wijkcommunicator Sluizeken-Tolhuis-Ham, Stad Gent, *verslaggever*

---

**Afwezig met kennisgeving**

Eddie Beek, vertegenwoordiger Raad van Bestuur AG Stadsontwikkelingsbedrijf  
Gent  
Reginald Claeys, departementshoofd Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Openbaar  
Domein, Stad Gent  
Arnoud De Coen, Groendienst, Stad Gent  
Veerle De Meerleer, Dienst Economie, Stad Gent  
Maggy Dries, Voetgangersbeweging  
Peter Lacoere, directeur projecten AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent  
Koen Lebegge, vzw Vlaamse Woonschepen  
Frieda Leenknecht, Buurtwerk Dampoort, Stad Gent  
Dirk Middernacht, Buurtwerk Sluizeken-Tolhuis-Ham, Stad Gent  
Thomas Serck, UNIZO Gent-Meetjesland  
Lode Van Geite, vzw Jong  
Marc Vanhoutteghem, Dekenij Dampoortstraat  
Marieke Venken, kleuterschool De Toverstaf, Lübeckstraat  
Hilde Verbrugge, Stuurgroep Onderwijs Sluizeken-Tolhuis-Ham

---

**Inhoud** Tijdens deze vergadering kwamen de volgende punten aan bod:

Nr.	Punt
1	Voorstellingsronde
2	Goedkeuring en opvolging van het verslag van de vorige vergadering Opvolging van tussentijdse vragen
3	Bespreking van de mobiliteitsstudie: resultaten van het mobiliteitseffectenrapport (MOBER) en de belangrijkste mobiliteitsaspecten in het project binnen de studie openbaar domein
4	Bouwveld 25: voorstelling van de invulling van dit bouwveld met verschillende publieke functies en woningen ( <i>uitgesteld wegens tijdstekort</i> )
5	Stand van zaken van het project Oude Dokken
6	Praktische afspraken en varia

Hieronder worden ze één voor één besproken.

---

**1. Voorstellingsronde**

---

**2. Goedkeuring en opvolging van het verslag van de vorige vergadering (met vragen)**

Het verslag van 21 maart 2009 wordt goedgekeurd.

De leden van de klankbordgroep bezorgden na de eerste bijeenkomst volgende tussentijdse vragen aan de Stad Gent:

- **Vraag** over het nieuwe tracé dat tussen de spooroverweg aan de Afrikalaan en de Kajuitstraat zou komen: momenteel wordt dit deel van de Aziëstraat gebruikt door snelheidsduivels. Het tracé zou uitkomen ter hoogte van hoekhuis nummer 24 in de Kajuitstraat, wat gevaarlijk is. Daarom: het voorstel om het tracé zigzag aan te leggen

met in- en uitgangen die een eind van het hoekhuis verwijderd zijn.

**Antwoord:** het karakter van de weg (toegelaten snelheid, breedte, etc) ligt nog niet vast. De dienst Mobiliteit zal dit onderzoeken. De Stad Gent weet ook nog niet welk karakter de Kajuitstraat zal krijgen. Het huidige karakter kan op termijn veranderen.

- **Vraag** over het verlaten gebouw van Dufky op de driehoek Aziëstraat - Koopvaardijlaan - Chinastraat: Klopt het dat de Stad in onderhandeling is om dit pand te verwerven? Misschien kan men het in de tussentijd wat opknappen en er de feestelijkheden die er soms plaatsvinden, nog altijd laten doorgaan, onder de voorwaarde dat de geluidsoverlast wordt beperkt.

**Antwoord:** Het gebouw van Dufky is niet verlaten, er zitten momenteel gebruikers (bedrijven) en krakers in. De Stad is momenteel niet in onderhandeling om dit pand te verwerven. Mocht het toch verworven worden, dan zal het zo vlug mogelijk afgebroken worden.

Er zijn nog geen meldingen van overlast van dit gebouw bij de Stad binnengekomen. Bij geluids- of andere overlast contacteert men best meteen de politie:

**Algemeen Politiecentrum**, A. Triestlaan 12, tel 09/266 61 11, 7 dagen op 7 en 24u op 24u open)

of het **buurtcommissariaat Meulestede**, New Orleansstraat 271, tel 09/266 64 20, e-mail [comms@politie.gent.be](mailto:comms@politie.gent.be), open elke werkdag van 8u tot 13u en op woensdag ook van 14u tot 18.30u – buurtinspecteur is Gert D'haese, tel 09/266 64 00.

- **Vraag:** Voorstel om, naast de bestaande preventieve, sensibiliserende en repressieve middelen, camera's te plaatsen om sluikstort in de nieuw te creëren groene gebieden tegen te gaan.

**Antwoord:** Het plaatsen van camera's is, gezien de wet op de privacy, hier onhaalbaar. Zelfs als controle op de toegang van het voetgangersgebied is dit zeer moeilijk. Het voorstel is doorgegeven aan schepen Balthazar, verantwoordelijk voor het milieu- en gezondheidsbeleid, die met zijn 25-puntenplan sluikstort en zwerfvuil integraal wil aanpakken.

- **Vraag:** Voorstel om de leden van de klankbordgroep die dit wensen 'bekend' te maken in hun buurt zodat buurtbewoners hen mogelijke commentaren/suggesties kunnen doorspelen om te bespreken tijdens de samenkomsten van de klankbordgroep.

**Antwoord:** Wie dit wil, kan dit doorgeven aan Wendy De Man. Zo kunnen we hun gegevens in de toekomst mee opnemen in wijknieuwsbrieven en andere lokale communicatie over het project. Wie dit wenst kan voor zichzelf uiteraard ook een bekendmaking in lokale krantjes en dergelijke voorzien. Dit is zeker geen verplichting.

- De volgende **mobilitetsvragen** werden meegenomen tijdens de uiteenzettingen:

- **Vraag:** Hoe sluiten de fietsbruggen aan op andere fietsassen?

**Antwoord:** De aansluitingen van de fietsbruggen op de fietsassen zullen nader bekeken worden bij de heraanleg van de wegen. In tussentijd zal er reeds een eerste fietsbrug gerealiseerd zijn, hiervoor worden tijdelijk veilige oversteekplaatsen voorzien ter hoogte van het Stapelplein en de Afrikalaan.

- **Vraag:** Richting oosten: hoe kruis je de stadsring R40 (onder andere richting Sint-Amandsberg/Oostakker)?

**Antwoord:** Dit onderwerp zal worden meegenomen in het ontwerp van de heraanleg

van de Afrikalaan/Koopvaardijlaan.

- **Vraag:** Zijn er aparte stroken voor het wandelen en fietsen voorzien bij de inrichting van de kaaien (vb markering met kleuren)?

**Antwoord:** Op de kaaien zal er een duidelijk onderscheid zijn tussen het gemotoriseerd vervoer en het niet-gemotoriseerd vervoer. De fietsers en de voetgangers zullen gemengd aanwezig zijn op hun deel van de kaai, dat voldoende breed zal zijn, zodat ze elkaar niet hinderen.

- **Vraag:** Hoeveel en welke kwaliteitsnormen worden gehanteerd bij de fietsstallingen op openbaar domein en in privégedeelte (in garages)?

**Antwoord:** Er wordt momenteel gewerkt aan een parkeerstudie. In deze studie zullen er richtlijnen worden gegeven naar parkeercijfers. In deze studie worden ook richtlijnen voor fietsstallingen voorzien.

- **Vraag:** Wat met de fietspaden en het kruisen bij het herleggen van de R40?

**Antwoord:** Dit onderwerp zal worden meegenomen in het ontwerp van de heraanleg van de Afrikalaan/Koopvaardijlaan

Tussentijdse vragen, bemerkingen en suggesties kunnen steeds doorgegeven worden aan de contactpersonen van de klankbordgroep:

- Wendy De Man, [wendy.deman@gent.be](mailto:wendy.deman@gent.be) of 09/266.82.46
- Joris Voets, [jorisvoets@hotmail.com](mailto:jorisvoets@hotmail.com) of 0486/88.23.60

Voor vragen over het project zelf kan je terecht bij Yves Deckmyn, communicator project Oude Dokken, [yves.deckmyn@gent.be](mailto:yves.deckmyn@gent.be) of 09/226.82.36

---

### 3. Bespreking van de mobiliteitsstudie

#### Resultaten van het mobiliteitseffectenrapport (MOBER)

Jan Gheldof van de Dienst Mobiliteit licht toe dat een MOBER geen inrichtingsstudie is, maar wel een studie die aangeeft hoeveel verkeer een bepaald 'programma' (met een aantal vierkante meter scholen, woningen, etc) met zich zal meebrengen. De resultaten van deze studie worden vertaald in 'concepten'. Deze concepten moeten verder concreet ingevuld worden.

Sofie Van den Bogaert van de Dienst Mobiliteit schetst de 2 studies in het kader van het MOBER:

- de eerste studie is gebeurd op basis van het masterplan van OMA (Office for Metropolitan Architecture) en is van toepassing op de hele site. De studie vond plaats in 2005-2006 en werd afgerond in september 2006.
- de tweede studie is gebaseerd op het voorontwerp RUP (Ruimtelijk Uitvoeringsplan) en heeft enkel betrekking op zone A. De studie werd uitgevoerd in het kader van de plan-MER (milieueffectenrapportage) en het RUP (ruimtelijk uitvoeringsplan) en afgerond in mei 2008.

#### Toelichting deelstudie 1:

De huidige weginfrastructuur: het gebied Oude Dokken wordt ten noorden en ten oosten begrensd door spoorlijn 58 van Gent Dampoort naar Wondelgem-Eeklo, ten zuiden door de Dampoortknoop, ten westen door de as Dok Noord-Dok Zuid en aan de westkant van het Houtdok door de Spadestraat.

De gewenste wegeninfrastructuur: door de realisatie van de Handelsdokbrug zal de R40 verplaatst worden van Dok Noord naar de Afrikalaan-Koopvaardijlaan. Zo zal Dok Noord-Dok Zuid autoluw worden.

De huidige openbaar vervoersstructuur: het gebied is bereikbaar via buslijnen 5 en 6 en tram 4. Ook zijn er andere lokale en regionale verbindingen mogelijk via station Dampoort.

De gewenste openbaar vervoersstructuur: verdere uitbouw van het openbaar vervoer door vertramming en door de opening van een stopplaats 'Muide'.

De gewenste fietsstructuur: de 'missing link' om de bestaande fietsroutes te laten doorlopen in de projectzone, zijn de fietsbruggen. De aansluitingen worden later meer in detail bekeken wanneer er duidelijkere ontwerpen komen van de wegen. Omdat minstens één van de bruggen klaar zal zijn voor de wegen worden aangepakt, worden er veilige tijdelijke oversteekplaatsen ingericht aan het Stapelplein en over de Afrikalaan/Koopvaardijlaan.

Wat bepaalt mee de structuur van de Oude Dokken?

- Ontwikkeling van de Acec-site en het ruime gebied Oude Dokken
- Realisatie van de fiets- en voetgangersbruggen
- Realisatie van de Handelsdokbrug en aansluiting op de Afrikalaan
- Viaduct voor de kruising van de Afrikalaan-Vliegtuiglaan (ongelijkgrondse aansluiting)
- Herinrichting van de Dampoort (en opschuiven van de Koopvaardijlaan)
- Realisatie van de Sifferverbinding (in het Noorden van Gent ontbreekt nl een stukje R4)
- Ontsluiting van de Aziëstraat richting de rotonde aan de Pauwstraat en Port Arthurlaan, deze zal bovengronds worden gerealiseerd.
- Afstemming van het busverkeer
- Opening van stopplaats Muide voor trein en bus (op de plaats waar vroeger het station was – de stopplaats wordt meegenomen maar de exacte timing is nog niet bekend)
- Meer trams doordat enkele buslijnen worden vertramd.

De gevolgen voor het verkeer: het voorbeeld op de dia is een oefening die gemaakt is voor alle functies (winkels, kantoren...), nl. hoeveel verplaatsingen zullen die functies meebrengen op basis van de kencijfers? Aandeel vervoerswijzen = 65% met de auto, de overige 35% met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet.

Bronnen voor deze cijfers zijn o.a. Tritel, het studiebureau dat de MOBER heeft opgemaakt, en cijfers van vergelijkbare projecten in andere steden.

Uit onderzoek naar het verkeer in het ruim gebied blijkt dat de avondspits het meest belastend is voor het wegennet (met 3055 verplaatsingen tegenover 2400 verplaatsingen in de ochtendspits).

Aanbevelingen voor het **verkeer**: zie dia 16. Als de stadsring R40 wordt verplaatst van de as Dok Noord-Dok Zuid naar de Afrikalaan zal Dok Noord-Dok Zuid autoluw worden. De Afrikalaan-Koopvaardijlaan zal dan wel anders moeten ingericht worden. Er zijn 2 concepten voor uitgetekend (zie dia 17). Ten noorden van de Handelsdokbrug wordt gestreefd naar doorstroming, ten zuiden zullen er meer aansluitingen voorzien worden op de kruispunten. Het concept met slechts 1 lichtengeregeld kruispunt lijkt het beste. In het concept met 2 lichtengeregelde kruispunten zal de doorstroming meer worden gehinderd.

De aansluiting met de Handelsdokbrug: nu kan nog niet worden beslist welke van de 2 kruispuntconcepten (zie dia 18) de beste is omdat het nog niet duidelijk is waar precies de brug zal aansluiten op de Afrikalaan.

Aanbevelingen om het **openbaar vervoer** te optimaliseren: het is de bedoeling dat iedereen die in het projectgebied woont op een vlotte manier van het openbaar vervoer gebruik zal kunnen maken. Daartoe kan het Dampoortstation worden versterkt als bovenregionaal openbaar vervoers-knooppunt en het Muidestation worden heropend (regionaal) als stopplaats voor de trein. Er wordt getracht om binnen een straal van 500 meter een openbaar vervoerhalte te voorzien die goed bereikbaar is. Aanvullend op de bus en de tram zal een waterbus worden voorzien.

#### Toelichting deelstudie 2:

Naar aanleiding van de opmaak van het concept voorontwerp RUP (Ruimtelijk Uitvoeringsplan) en het planMER (Milieueffectenrapport) zijn opnieuw de mobiliteitscijfers berekend. Volgens deze cijfers zijn er in het gebied binnen het concept voorontwerp RUP 1650 verplaatsingen in de ochtendspits en een kleine 1400 verplaatsingen in de avondspits. Met 20% wonen erbij komt dit in de ochtendspits op een 1700 en in de avondspits op een 1430 verplaatsingen. Dit zal uiteraard afhangen van de specifieke invulling van de woonvormen.

Het effect van het project Oude Dokken op de verkeersintensiteit zonder de Handelsdokbrug: zie dia's 26 en 27. Het feit dat de Muide en Dok Noord richting Neuseplein nu al een capaciteitoverschrijding kennen, heeft niets te maken met de huidige ontwikkelingen op de Dokken. De komst van de Handelsdokbrug zal ook deze punten ontlasten.

De gevolgen van de komst van de Handelsdokbrug: zie dia's 28 en 29.

#### De belangrijkste mobiliteitsaspecten in het project binnen de studie openbaar domein (toelichting door Agnieszka Zajac, projectleider Oude Dokken)

Welke ontsluitingswegen zijn er nu en in de toekomst? Het is de bedoeling niet langer langs de kade te laden of te lossen, maar via een verdeelweg langs de Chinastraat en Kajuitstraat.

Het voorstel is om op Dok Noord-Dok Zuid en op de Koopvaardijlaan een snelheid van 50 km/u wegen toe te laten. De lokale ontsluitingswegen (éénrichtingslussen) worden dan zone 30. Dit is een afwijking van het MOBER waar de wegen langs de kaden het verkeer in twee richtingen toelieten. De tussenliggende voetgangers- en fietsverbindingen zullen het gebied optimaal toegankelijk maken en verbinden het station Dampoort met de geplande stopplaats aan de Muide.

De gewenste toegankelijkheid van het gebied voor voetgangers, fietsers en auto's kan je maximaal invullen door hoofdzakelijk voetgangers en fietsers tot op de kaai toe te laten, en auto's enkel voor de bediening van de woningen (voorstel wegprofiel 1 – dia 36). Op de kaaien kan dan gewerkt worden met een lussensysteem (één richting) voor plaatselijk verkeer. De wegprofielen zijn nog niet definitief en moeten verder verfijnd worden. Deze verfijning kan opnieuw geagendeerd worden op één van de volgende klankbordgroepen.

#### Voetgangers- en fietsbruggen

(toelichting door Ellen Maes, projectingenieur Waterwegen en Zeekanaal nv)

Om de toegankelijkheid van en naar het project te voorzien, zullen er 3 fiets- en

voetgangersbruggen gebouwd worden: één in het verlengde van de Doornzelestraat (Acec), één in het verlengde van de Kraankindersstraat (SPE-centrale) en één in het verlengde van de Metselaarstraat (Achterdok). Dit zijn de plekken waar zich vroeger, ten tijde van de oude stadsomwalling, toegangspoorten tot de stad bevonden. Later kwamen daar windmolens en kranen te staan.

Voor de realisatie van deze fiets- en voetgangersbruggen heeft het AG SOB een beroep gedaan op W&Z nv (Waterwegen en Zeekanaal nv, de Vlaamse waterwegbeheerder). Dat heeft bijvoorbeeld ook de Stad Gent gedaan bij de aanleg van de Gras- en Korenlei.

Beide partijen hebben de medewerking van de Vlaams Bouwmeester gevraagd. Voor het ontwerp van de bruggen is in 2007 een wedstrijd uitgeschreven via de procedure Open Oproep, waarbij de keuze viel op Feichtinger Architectes uit Parijs samen met het studie bureau Technum uit Gent. De vergunning voor de bouw van de eerste brug ter hoogte van de Doornzelestraat (de zogenaamde 'brug 3') is voorzien voor eind dit jaar. Dan kan de bouw ervan starten (normaliter van eind dit jaar tot juni 2011).

De dokken zullen toegelaten zijn voor (woon)boten. Maximum 2 keer per jaar moet er ook een olietanker passeren om de SPE-centrale te bevoorraden. Daarom moeten de bruggen 7 meter vrije hoogte kunnen voorzien.

Voorts is er gekozen voor een houten weg(brug)dek met smalle groeven tussen de planken met een antislip. Het gebruikte staal zal in metaalkleurige verf komen. De leuning is in inox. In de handrailing komt LED-verlichting; dit is mooi, maar bovenal duurzaam.

De bruggen worden bediend via afstandsbediening vanuit een bedieningsgebouw met camera's. Om aan te geven dat er een boot aankomt, en de brug dus naar omhoog zal gaan, worden een geluidssignaal en een knipperlicht gebruikt.

Het is ook de bedoeling een verblijfsfunctie aan de bruggen toe te kennen. De twee langste bruggen (de twee meest noordelijke, van 110 meter lang) zijn 6 meter breed, de korte (van 30 meter lang, aan het Achterdok) 4 meter. Bovendien komen er zitbanken op de bruggen. De beide lange bruggen blijven toegankelijk als ze in beweging zijn. Voor woonboten neemt het omhoog en terug naar beneden gaan van de bruggen 12 minuten in beslag.

De maquette van de bruggen staat achteraan in de zaal om na de vergadering te bekijken.

### Vragen

- “Waar hangt de komst van de Handelsdokbrug van af?”

Deze brug is een Gewestbrug. Dit wil zeggen dat het Vlaamse Gewest (en meer specifiek het Agentschap Wegen en Verkeer, afgekort AWV) bevoegd is en deze zal financieren. Daarnaast loopt er momenteel een rechtsgeding tegen een bedrijf dat zich verzet tegen de komst van de brug. Op initiatief van de Oost-Vlaamse Gouverneur zullen de verschillende partijen worden samengebracht om samen naar een oplossing te zoeken. Er is nog geen overeenstemming bereikt tussen alle betrokken partijen over de komst van de brug.

- “Is in de berekening van de ochtend- en avondspits ook de maandagochtend en de vrijdagavond opgenomen?”

Het zal voornamelijk gaan om een woonproject: daar blijft de spits elke dag ongeveer gelijk. Waarschijnlijk zal er inderdaad de maandag en vrijdag wat meer verkeer zijn, maar dat wordt opgevangen doordat er in de cijfers een kleine foutmarge gerekend

is. Bij een winkelcomplex daarentegen zal de spits op vrijdagavond iets hoger liggen.

- “Hoe zal de situatie aan het Neuseplein worden na de komst van de Handelsdokbrug?”

De as Dok Noord-Dok Zuid zal autoluwer worden. Daardoor zal inderdaad het Neuseplein een stuk drukker worden. Ook de Koopvaardijlaan en de Muide-Voormuide zal meer verkeer aantrekken.

In het kader van het project Acec / Dok Noord is een gelijkaardige mobiliteitsstudie uitgevoerd waarbij verkeerstechnische oplossingen zijn uitgewerkt om het drukker verkeer op te vangen.

Voor de aansluiting van de Sint-Salvatorstraat op de Muide zal de binnenberm worden afgesloten en zal het Neuseplein herbekeken worden (eventueel met rondpunt). Er zijn verschillende projecten die binnen de 10 jaar in die omgeving zullen worden uitgevoerd worden (Oude Dokken, Acec/Dok Noord, Wiedauwkaai, Filature du Rabot) en waarbij de verkeerssituatie wordt bestudeerd.

- “De Scandinaviëstraat is druk en lawaaiiger (ook door de ligging naast het rangeerstation). De R4 wordt verder uitgetekend langs de spoorweg. Aan de andere kant komt de Handelsdokbrug. Op de vorige vergadering was er geen definitief plan voor de Lübeckstraat en de Scandinaviëstraat, maar nu dringt de tijd voor een duidelijke visie over de toekomst van die 2 buurten. Wat is het toekomstplaatje voor dit deel van de wijk? Hier moet echt over nagedacht worden, anders lijkt deelname aan de klankbordgroep niet langer zinvol.”

Er zijn inderdaad voorafgaande gesprekken geweest die resulteerden in een vertegenwoordiging in de klankbordgroep. De boodschap is duidelijk en er zal werk gemaakt worden van een apart overleg met de betrokken buurten.

- “Gaat men de buurt rond de Afrikalaan minder druk maken?”

De komst van de Handelsdokbrug was al eerder gepland en is niet het gevolg van het project Oude Dokken. Het is de bedoeling het verkeer van de haven rechtstreeks naar de R4 (en niet via de Muide) te leiden.

De Afrikalaan is een ander soort weg (van een hoger niveau) dan vele andere straten in de stad. Er zal hier dus altijd meer verkeer worden toegelaten. Dit belet niet dat er absoluut zal worden onderzocht hoe het probleem van de Lübeckstraat en de Scandinaviëstraat kan opgelost worden. Binnenkort wordt hierrond een overleg opgestart.

Het is onmogelijk om rechtstreeks aan te sluiten op de Afrikalaan. Daarom bestaat het idee om parallelle wegen naast de hoofdweg met een gebundelde aansluiting op de hoofdweg te voorzien.

- “Het is nodig om dan ook voetgangersbruggen te maken over de Afrikalaan heen. Zoniet gaat men die bewonersgroepen afsluiten.”

Dit zal bekeken worden in een apart overleg met de betrokken buurten.

- “De fietsbruggen zoals ze nu gepland zijn, zijn er vooral voor de nieuwe bewoners om naar de stad te gaan. Eigenlijk moet je via de fietsbruggen gemakkelijk naar de Weba kunnen fietsen. Het rond punt ziet er niet goed uit. De fietsontsluiting die voorzien wordt, moet evenwaardig kunnen zijn met de auto-ontsluiting.”

De dienst Mobiliteit zal deze fietsontsluiting nog verder uitwerken.

- “Als de Handelsdokbrug er nog niet direct komt, zal dit nog meer verkeer via de Dampoort met zich meebrengen en zal het verkeersprobleem nog verergeren.”

De eerste bouwaanvraag zal pas in 2011 worden ingediend. Het project Oude Dokken loopt over een termijn van 10 tot 15 jaar. Tegen dan zal de Handelsdokbrug er



normaal gezien liggen.

- “Zal er langs de kade gereden worden?”

Enkel plaatselijk verkeer zal toegelaten worden (dus via lussenverkeer in één richting).

- “Waarom is de Dampoort niet meegenomen met het RUP?”

Je hebt niet voor alles een RUP (Ruimtelijk UitvoeringsPlan) nodig. De Dampoortstudie kan ook gebeuren zonder RUP. Eens de NMBS, De Lijn, de Stad en het Gewest een overeenkomst hebben, zullen er zeker nog een aantal administratieve stappen nodig zijn, maar voor bijvoorbeeld de aanleg van een viaduct is een RUP niet nodig.

- “Wat met het geluidsniveau van de Handelsdokbrug en de fiets- en voetgangersbruggen? Ook is er het probleem van fijn stof. Is een tunnel geen alternatief voor de Handelsdokbrug?”

De optie voor een tunnel is niet opgenomen. Dit heeft een praktische, technische reden: de afstand is te kort om vanuit de tunnel terug omhoog te geraken, zeker aan de Afrikalaan.

- “Wanneer wordt de Dampoort aangepakt?”

De NMBS, De Lijn, het Gewest en de Stad hebben de Dampoort 4 jaar bestudeerd. De toenmalige oplossing was financieel niet haalbaar en impliceerde onteigeningen. Daarna is de studie stopgezet.

De NMBS heeft zich toen geconcentreerd op het Sint-Pietersstation. Als dit zo goed als af is, wordt er terug geconcentreerd op de Dampoort. Het is nu ook de absolute vraag van de NMBS om de ontwarring van de Dampoort terug op te nemen. Ondertunneling zou veel geld kosten en onteigeningen met zich meebrengen. Daarom deed OMA het voorstel om een viaduct te bouwen. Dat zou veel problemen oplossen en eenvoudiger zijn om uit te voeren. Deze piste van een viaduct moet nog verder bediscussieerd worden.

“In het RUP zijn minder woningen voorzien dan nu. De parkgebiedjes zijn versnipperde stukjes. Zou het niet beter zijn één stuk van de brochette als parkgebied te nemen? Nu gaat het immers om kleine parkgebiedjes van 50 meter tussen de appartementen.”

Dit klopt niet. Het RUP wordt hier verward met het Stadsontwerp van OMA. Er is immers de keuze gemaakt, reeds in het Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003) én bevestigd door de woonstudie uit 2008, dat er een groot aantal woningen nodig is (dit werd ook op de vorige klankbordgroep al uitgelegd). Daarom is de keuze gemaakt om van de Oude Dokken een woongebied te maken, met parken erbij. Een toelichting van de woonstudie kan één van de volgende klankbordgroepen aan bod komen.

“In de studies wordt het openbaar vervoer gestimuleerd, maar wat met de bereikbaarheid van het openbaar vervoer? Soms staan bushaltes (te) ver weg.”

De dienst Mobiliteit zal dit bekijken. Er wordt bijvoorbeeld ook voorzien in een specifiek begaanbare strook voor slechtzienden op de bruggen.

“Vanaf Dufky loopt er een ‘autostrade’ naar de Kajuitstraat richting Spadestraat (30 km). De Kajuitstraat en de Muidepoort worden in de plannen een hoofdbaan. Daarnaast is er een niveauverschil. De Muidepoort zou moeten ontlast worden, maar wordt in de plaats een hoofdbaan.”

De aanleg van de straten is op de 2 plannetjes niet hetzelfde. De Kajuitstraat is geen hoofdweg/doorgangsweg. De zwarte lijn op het plannetje wil zeggen dat we deze 2 punten met elkaar willen verbinden. Het wordt een stadsweg.

- 4. Bouwveld 25** Dit adaptapunt is wegens tijdsgebrek niet aan bod kunnen komen. Het zal op de volgende klankbordgroep toegelicht worden.
- 

**5. Stand van zaken van het project**

Er zijn belangrijke overeenkomsten gesloten:

- met W&Z (Waterwegen en Zeekanaal nv) over de realisatie van de voetgangers- en fietsbruggen en het renoveren van de (onstabiele) kaaimuren.
- De Brownfieldconvenant is afgesloten met andere overheden, o.a. met OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij) om de problematiek van bodemvervuiling en sanering te kunnen aanpakken.

Verdere procedure van het RUP:

- hoorzitting op 9 juni in de stedelijke basisschool 'de Sassepoort', Bevelandstraat 22-24
- begin september-oktober zal er een aangepast RUP (ontwerp RUP) zijn
- najaar 2009: voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP door college en gemeenteraad
- 2009/2010: openbaar onderzoek
- voorjaar 2010: het ontwerp RUP wordt aangepast naar een definitief RUP
- najaar 2010: het RUP kan van kracht gaan

Vergunningen in voorbereiding:

- voor de eerste voetgangers- en fietsbrug
- voor de kaaimuur Handelsdok Oost

Communicatie

- ROI (Revitalisering Oude Industriehavens) (zie ook [www.roi-project.eu](http://www.roi-project.eu)):

ROI is een Europees samenwerkingsproject tussen 8 steden met gelijkaardige ontwikkelingen in voormalige havengebieden. Kennisuitwisseling tussen de steden is essentieel. Daarnaast financiert Europa in het kader van dit project in elke stad (een deel van) een pilootproject. In Gent komt Europa tussen in de bouw van de eerste fiets- en voetgangersbrug.

- Momenteel zijn documenten over het project moeilijk te vinden. Hopelijk hebben we tegen eind 2009 een eigen website van het project waar alles op te vinden is. In de tussentijd kan je voor informatie nog terecht op de website van de Stad Gent:

[www.gent.be](http://www.gent.be) > leven > stedenbouw > RUP en BPA > plannen in procedure > RUP 135 Oude Dokken

[www.gent.be](http://www.gent.be) > leven > stedenbouw > plannen en projecten > scharnier > Oude Dokken

[www.gent.be](http://www.gent.be) > bestuur > plannen en projecten > stadsvernieuwingsprojecten > scharnier > Oude Dokken

---

**6. Praktische afspraken en varia**

Gezien de veelheid aan informatie, wordt overwogen om de frequentie van vergaderen wat te verhogen.

Er zijn geen varia.

De volgende vergadering:

tijdstip: **15 september van 20u tot 22u**

Plaats: **Pianowinkel**, Oktrooiplein 1, 9000 Gent

---