



# THE LOOP

## AMBITIENOTA

---

**ONTWIKKELVISIE & STRATEGIE VOOR EEN NIEUWE  
ZUIDELIJKE STATIONSWIJK IN GENT**

**FEBRUARI 2021**

**ORG**   
**URBANISM**

**LIPS**  
life·people·space

 **RASSCHAERT**  
ADVOCATEN



# THE LOOP

## AMBITIENOTA

---

**ONTWIKKELVISIE & STRATEGIE VOOR EEN NIEUWE  
ZUIDELIJKE STATIONSWIJK IN GENT  
FEBRUARI 2021**

Ambitienota The Loop  
i.o.v Stad Gent  
**Februari 2021**



Stad Gent  
Botermarkt 1, 9000 Gent  
gentinfo@stad.gent  
contactpersoon:  
Liesbeth Bultinck - liesbeth.bultinck@stad.gent

---

## ORG URBANISM

ORG Urbanism  
Koolmijnenkaai 30-34, 1080 Brussel  
info@orgpermod.com  
T +32 2 460 44 08  
www.orgpermod.com

---



LiPS – bridging Life.People.Space  
Van Meyelstraat 30, 1080 Brussel  
info@lips.team  
+32 2 425 77 84  
www.lips.team

---



onafhankelijk advocatenkantoor Rasschaert Advocaten  
Schoolstraat 20, 9420 Erpe-Mere  
+32 53 79 07 17  
wrasschaert@rasschaertadvocaten.be

---

# VOORWOORD

In de zomer van 2019 gaf de stad Gent de opdracht aan ORG Urbanism, LiPS en Rasschaert Advocaten een begeleidingsmissie uit te voeren voor de doorstart van de ontwikkeling van The Loop. Een looptijd van één jaar voor deze opdracht werd initieel vooropgesteld. In de zomer van 2020 werd de hoofdopdracht uitgebreid met een verdiepingsopdracht om de ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden verder te exploreren.

Deze ambitienota is de neerslag van beide opdrachten.

The Loop is één van de meest kansrijke ontwikkelgebieden van Gent: even dicht bij station Sint Pieters dan de historische Kuip, direct op het snijpunt van R4, E40 en E17 en thuishaven van enkele regionale aantrekkingspolen.

Maar de ontwikkeling van het gebied kampt met problemen. Die zijn ruimtelijk, planmatig en procestechnisch van aard. Daardoor hapert de uitvoering van de vooropgestelde ontwikkeling.

Deze nota bestaat dan ook uit verschillende delen: in het eerste deel analyseren we het gebied en de huidige problemen met de ontwikkeling, waaruit zes concrete ambities gesynthetiseerd worden. Vervolgens stellen we een ruimtelijk model en ontwikkelstrategie voor, gekoppeld aan een mobiliteitsstrategie. Ten slotte gaat de nota dieper in op de procesorganisatie voor de uitwerking en uitvoering van de voorstellen in de nota.

Deze ambitienota bevat geen kant-en-klaar masterplan. Eerder is het een kompas dat richting en houvast geeft aan alle projectpartners voor de toekomstige uitwerking en ontwikkeling van The Loop. De nota beschrijft een ontwikkelstrategie op hoofdlijnen. Deze algemene principes wensen we vast te leggen. De exacte details van onder andere het ruimtelijk ontwerp, de infrastructuur en openbare ruimte zijn in de vervolgfase in onderling overleg met alle projectpartners verder te verfijnen.

Daarnaast zijn nog noodzakelijke deelonderzoeken nodig om tot een definitief plan te kunnen komen, zoals voor mobiliteit, lucht en geluid, waterbeheer en model shift strategie. Het laatste deel van de nota schetst een model van samenwerking tussen alle betrokken partners om deze verdiepingslagen samen aan te pakken.



# INHOUD

0. Voorwoord	05
1. Analyse en ambities	08
- 1.1 Situering	10
- 1.2 Analyse	16
- 1.3 Ruimtebalans	30
- 1.4 Zes ambities voor The Loop	36
2. Ontwikkelstrategie: Een toekomstvast ontwikkelkader	38
- 2.1 Pionieren met nieuwe stadsmodellen	40
- 2.2 Robuust en toekomstvast kader	42
3. Groenblauw kader als publieke garantie	44
- 3.1 Het groenblauw kader	46
- 3.2 Hiërarchische stedelijke infrastructuur	50
- 3.3 Typeprofielen van raamwerk	56
- 3.4 Zones voor decompressie	64
- 3.5 Quick scan kosten	66
- 3.6 Infrastructuurwerken binnen het huidige RUP	68
4. Flexibele invulling van de velden	76
- 4.1 Ontwikkelvelden	78
- 4.2 Gemengde stationswijk	79
- 4.3 Maximale dichtheid	85
- 4.4 Parkeren in de velden	86
- 4.5 Typisch bouwblok op The Loop	88
- 4.6 Financiële haalbaarheid	92
5. Mobiliteit en parkeren	94
- 5.1 Multimodale strategie	95
- 5.2 Verkeerscirculatie	102
- 5.3 Evenementenparking	104
6. Proces organisatie	106
- 6.1 Strategie en ontwikkelingsaanpak - Uitgangspunten	108
- 6.2 Ontwikkel- en samenwerkingsvoorstel	124

# 1.







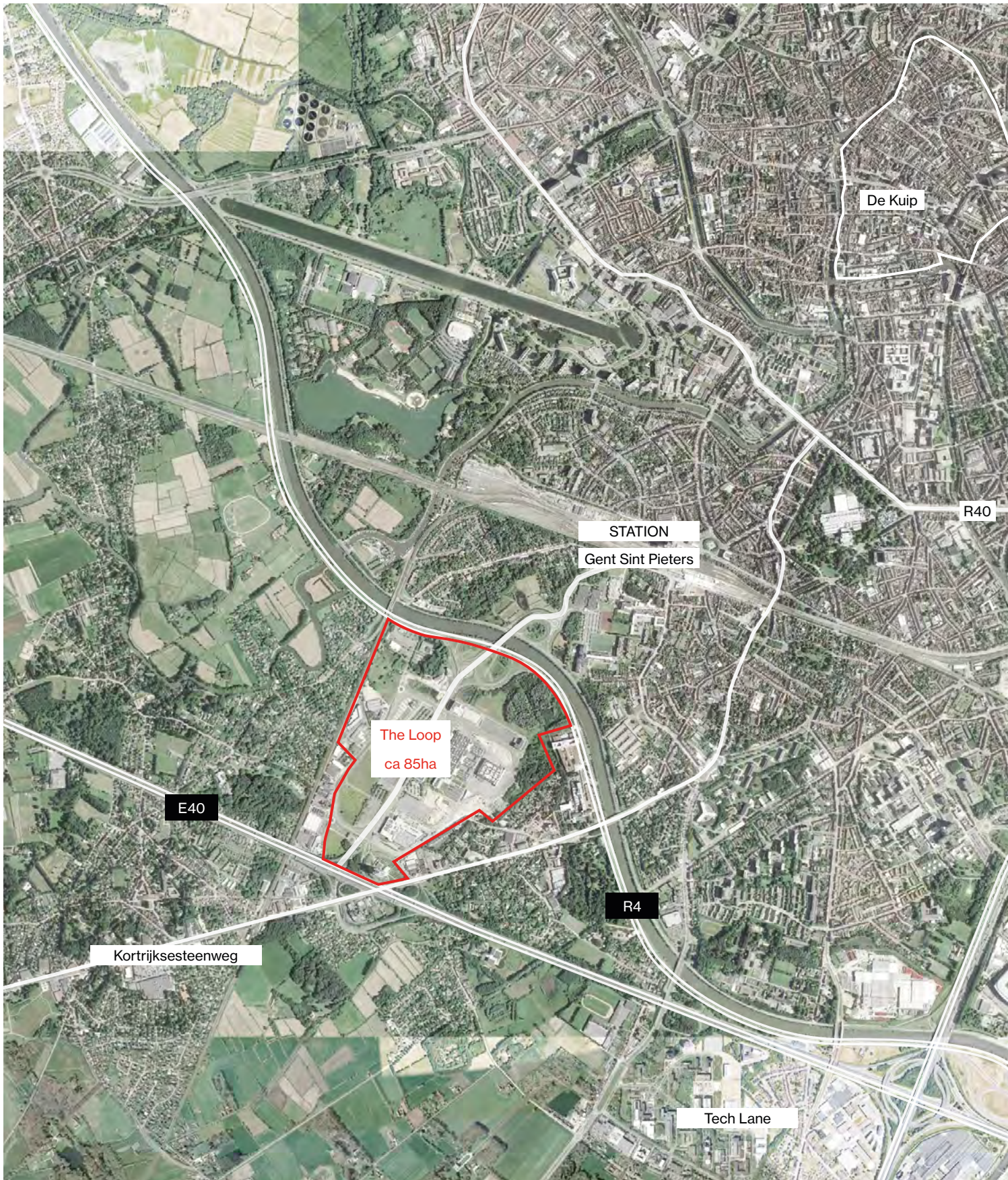
---

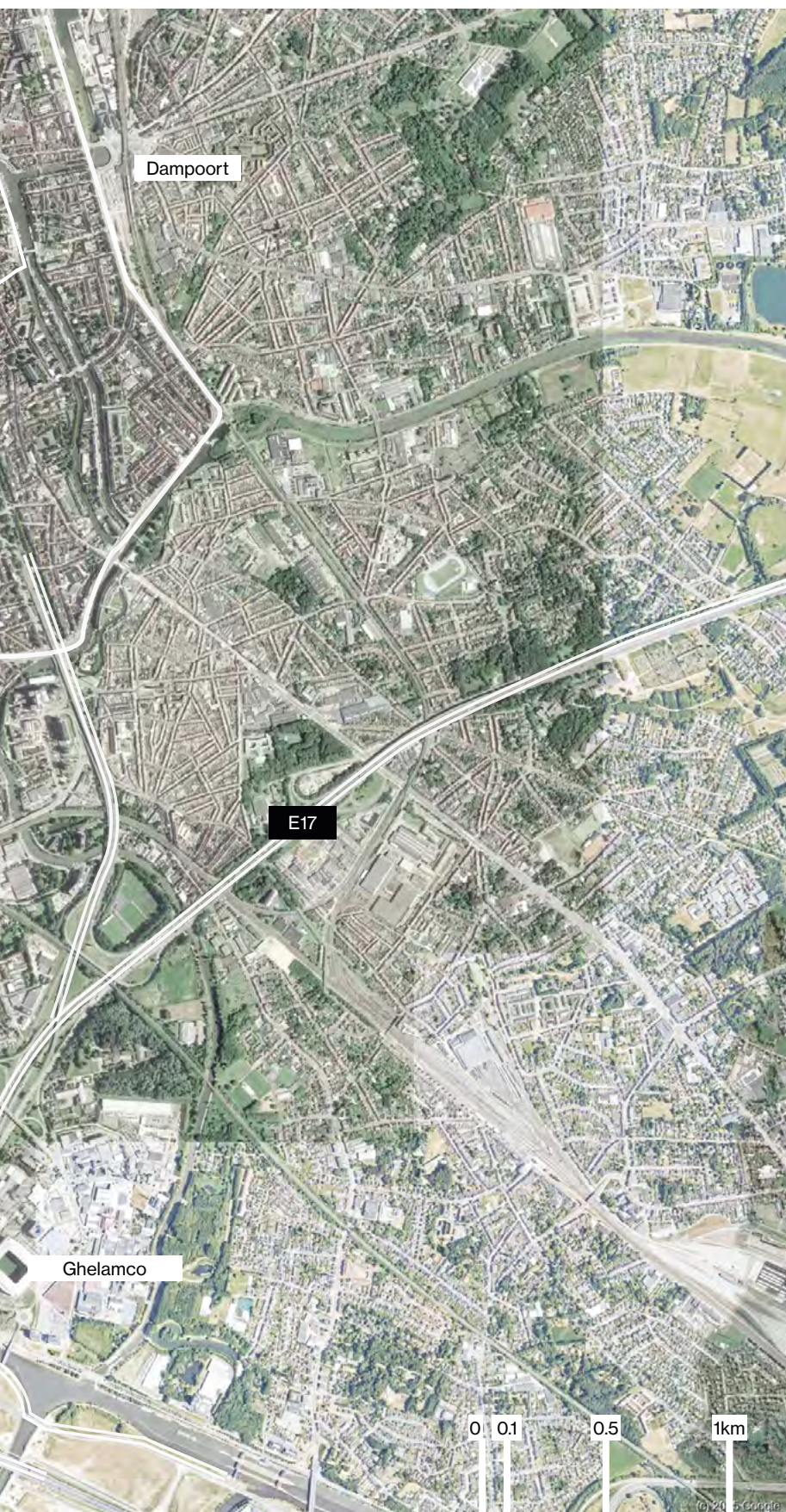
# **ANALYSE & AMBITIES**

---

# 1.1 SITUERING

## 1.1.1 SITUERING PLANGEBIED





The Loop is een gebied in het zuiden van Gent, ongeveer zo groot als de historische Kuip van Gent.

Het gebied ligt tussen de E40 en R4 en wordt doorsneden door de Pégoudlaan (B402), die beide met elkaar verbindt. Bovendien ligt The Loop op fietsafstand (1,7 km in vogelvlucht, 2,2 km al fietsend) van Station Gent Sint Pieters (verder ook GSP) en ligt zelfs dichterbij het station dan het historische centrum van Gent. In het oosten bevindt zich de terminus van tramlijn 1.

Daarmee is The Loop, althans op papier, één van de best ontsloten gebieden van Gent, met de potentie om het gebied te ontwikkelen tot multimodaal ontsloten stadswijk. The Loop is een van de meest bekende zichtlocaties van Gent, met de KBC-toren en Ikea als belangrijkste landmarks. De zichtbaarheid en grote dichtheid van (multimodale) infrastructuur zijn meteen ook de grootste troeven.

Op The Loop zijn vandaag al enkele grote publiekstrekkende programma's gevestigd, die een bovenlokaal belang hebben: Ikea en Flanders Expo.

De zone behoort ook tot de zogenaamde 'Zuidelijke Mozaïek', een aaneenschakeling van grootschalige gebiedsontwikkelingen in de Gentse Zuidrand, waaronder het gebied rond Ghelamco en Tech Lane Ghent. Deze zone deelt een gezamenlijk infrastructuursysteem.

Het projectgebied voor The Loop is hiernaast aangeduid in rood. Het reflectie- en impactgebied is veel groter en omvat zeker ook GSP, de Kortrijksesteenweg en de Zuidelijke Mozaïek. Het belang van een dergelijke ontwikkeling is uiteraard stadsbreed en zelfs regionaal.

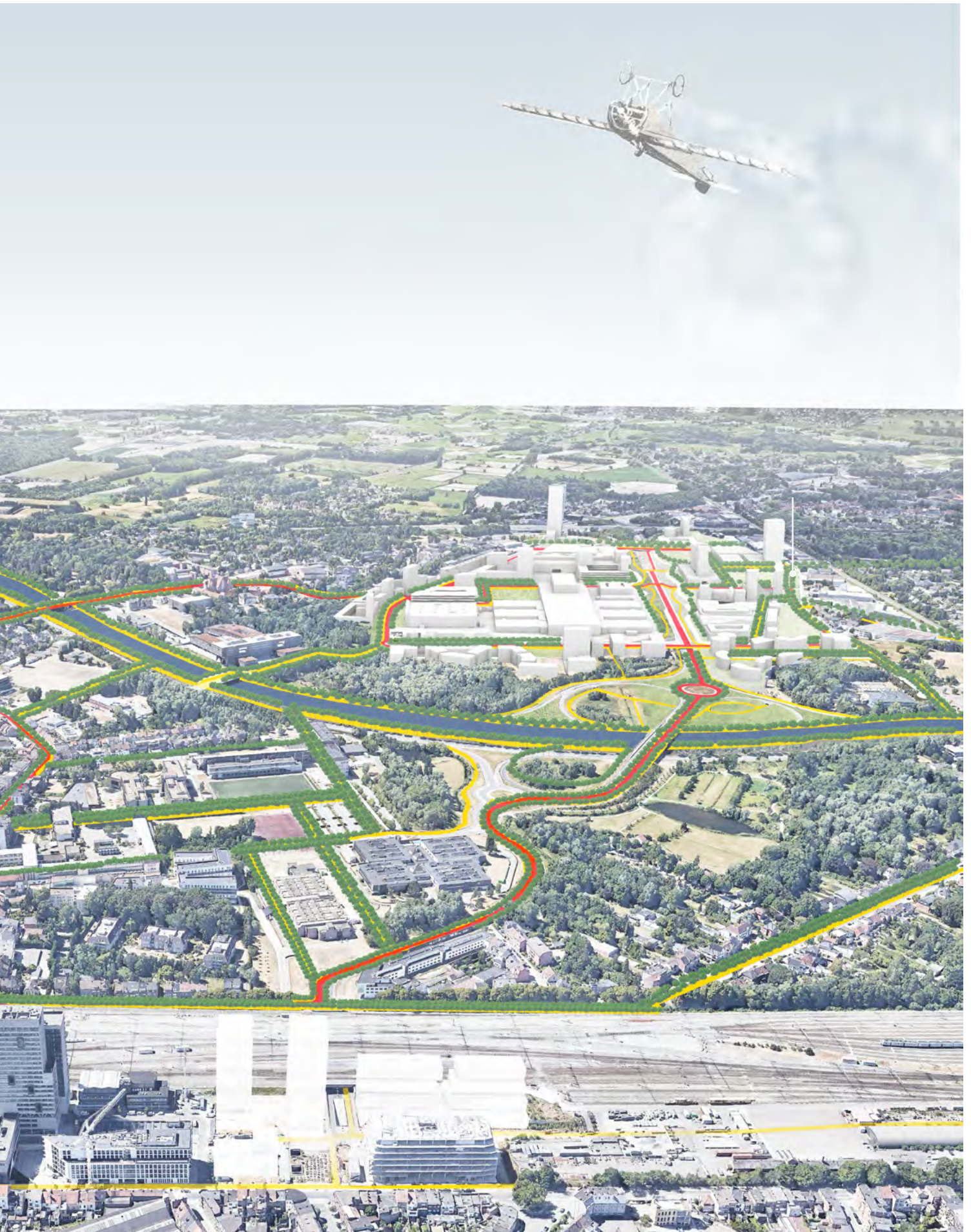
## 1.1.2 STATIONSWIJK

Vandaag wordt The Loop in de eerste plaats gezien als loutere snelweglocatie. De bereikbaarheid en zichtbaarheid van het gebied vanaf de E40 en R4 is inderdaad één van de grote troeven.

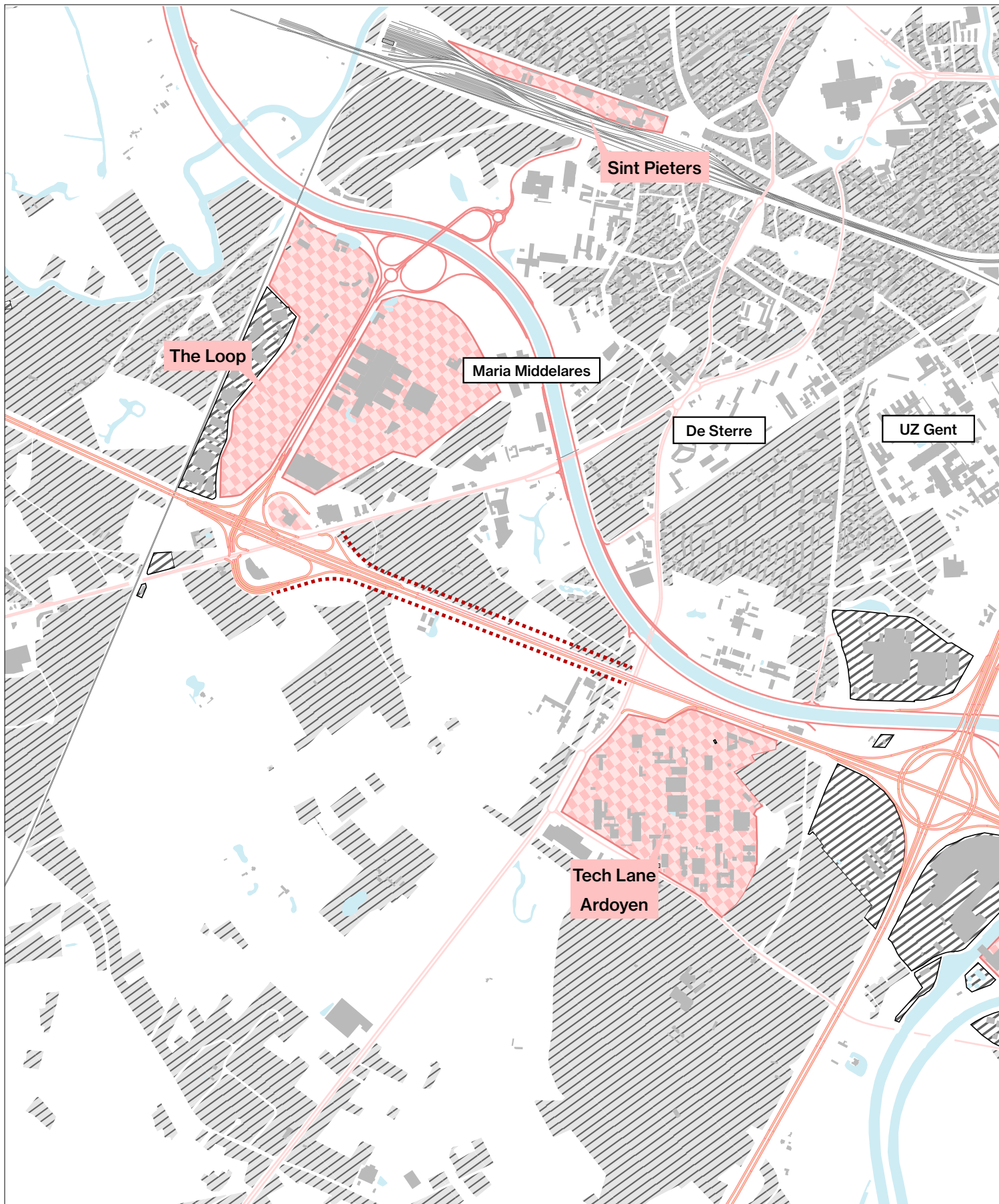
Tegelijk ligt The Loop op minder dan 2km van multimodale knoop van Gent Sint Pieters, met daartussen de scholencampus Schoonmeersen en het natuurgebied Overmeers. Hierdoor heeft The Loop het potentieel zich in de toekomst ook als stationswijk te gaan ontwikkelen.

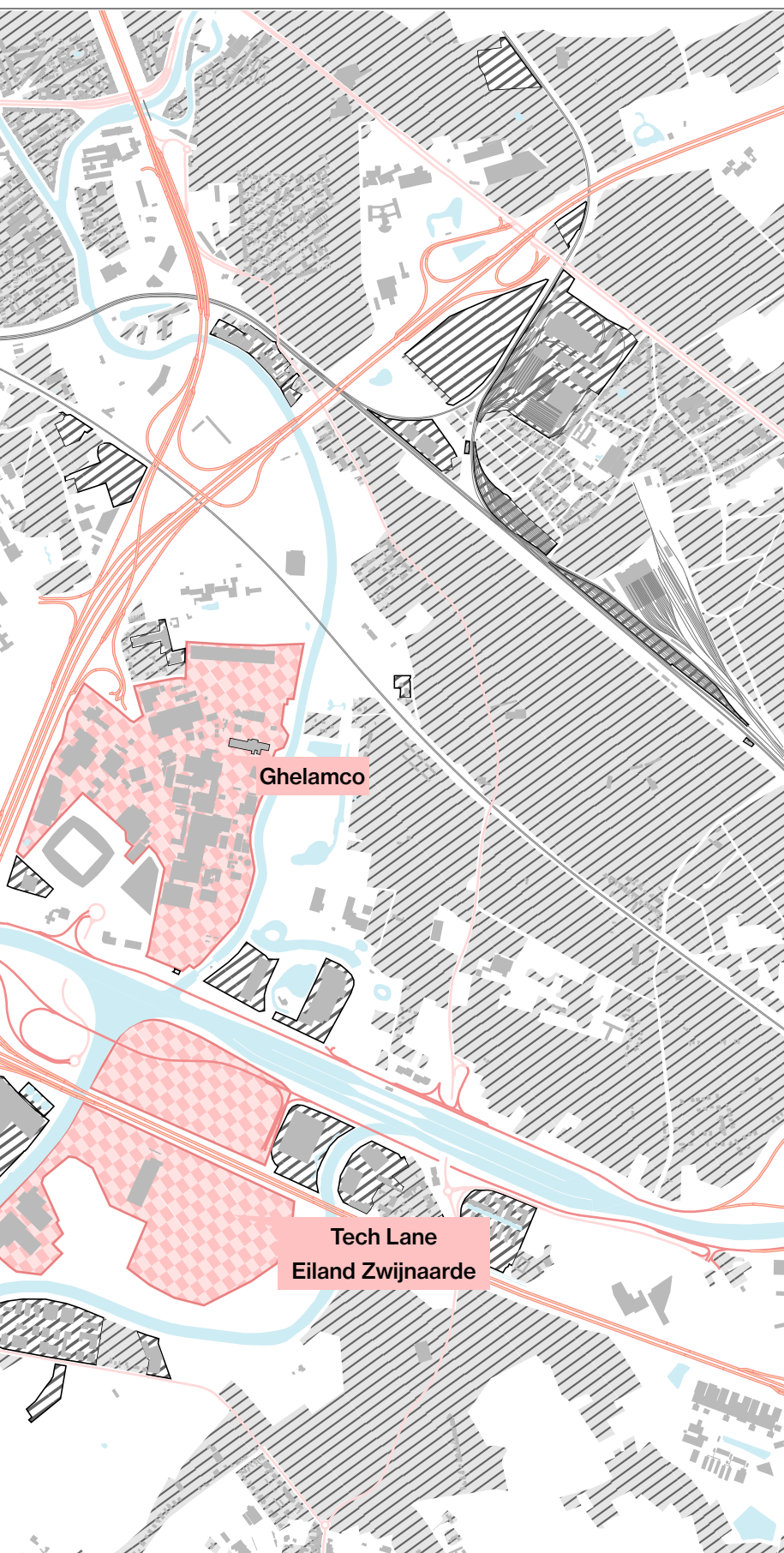
De Vaerwykweg is de belangrijkste verbinding tussen The Loop het station. De Vaerwylweg gaat over de R4 en de Ringvaart, om daar aan te sluiten op de Pégoudlaan, de centrale 'laan' op The Loop.





## 1.1.3 DE ZUIDELIJK MOZAÏEK





The Loop maakt deel uit van een reeks grote gebiedsontwikkelingen in de Gentse Zuidrand, die collectief benoemd worden als De Zuidelijke Mozaïek. Met de ontwikkeling van Tech Lane Science Park Ardoyen, Tech Lane Science Park - Logistics Eilandje Zwijnaarde ten zuiden van de E40, de zone rond Ghelamco ten noorden van de E40 en de stationsomgeving van Gent Sint Pieters ondergaat de zuidelijke rand een enorme transformatie.

De ontwikkeling van de Gentse zuidrand is gebaseerd op een gedeelde ontsluitings- en mobiliteitslogica, die in de eerste plaats gericht is op de snelwegen.

De alternatieven voor de bereikbaarheid van deze auto-gerichte ontwikkelingen zijn beperkt. Initiatieven als SPITS kunnen helpen, maar zijn onvoldoende voor deze grootschalige gebiedsontwikkeling.

De opmaak van een bredere visie voor de Zuidelijke Mozaïek valt echter buiten de scope van deze opdracht. Maar een structurele oplossing voor The Loop hangt onvermijdelijk samen met het ontwikkelen van een coherente visie op dit ruimere gebied.

# 1.2 ANALYSE

## 1.2.1 BEKNOPTE HISTORIEK

The Loop ligt in een voormalig meersen gebied in de vallei van de Leie. Een gebied dat historisch werd benoemd als 'de Maalte'.

In 1823 werd een deel van de vlakke ingericht als militair oefenterrein en marsveld. Wat later werd daar ook een hippodroom aan toegevoegd.

Vanaf het begin van de 20ste eeuw werd de open vlakke gebruikt om vliegmeetings en experimenten in de luchtvaart te organiseren. Met het oog op de wereldtentoonstelling in 1913, waarvan de expoterreinen vlakbij lagen, vestigde de Gentse Vliegclub zich definitief in Sint Denijs Westrem.

In 1984 sloot de luchthaven om plaats te maken voor Flanders Expo, een grootschalig complex met beurs- en evenementenhallen. Op de plaats van de startbaan werd de Adolphe Pégoudlaan aangelegd, genoemd naar een historische piloot die ook in Gent tijdens een luchtshow op de wereldtentoonstelling in 1913 te bewonderen was.

Vanaf het eind van de 20ste eeuw begon de stad Gent concrete plannen te maken om het gebied rond de Expo verder te ontwikkelen. Dat planproces mondde in 2006 uit in de vaststelling van het RUP 'SDW5-Handelbeurs', dat het gebied bestemd als zone voor kantoren, kantoorachtigen en grootschalige retail

en leisure. Dit bovenlokale programma wordt in RUP (beperkt) aangevuld met woonfuncties.

Het RUP Handelsbeurs is tot vandaag de ruimtelijke en juridische basis voor de ontwikkeling van The Loop. De in het RUP voorziene infrastructuur is grotendeels uitgevoerd, en ongeveer 30% van de totale ontwikkelbare BVO is gerealiseerd. Daaronder onder meer de hoogste toren van Gent, de KBC toren naast de E40, die een nieuwe landmark in het zuiden van Gent is geworden.



Ferraris kaart, omstreeks 1775  
Meersen en landerijen



Vandermaelen kaart, omstreeks 1850.  
Militair oefenterrein



Luchtfoto 1971  
Vliegplein Sint Denijs Westrem



Luchtfoto, eind jaren '80  
Flanders Expo



## 1.2.2 PLANNINGSHISTORIEK



BPA Handelsbeurs, 1985

### **BPA Handelsbeurs, 1985**

- herbestemming luchthaven tot handelsbeurs
- groene buffer naar woonwijk



Ontwikkelvisie VHP, 2001

### **Masterplan VHP, 2001**

- bovenlokale trekker, grootschalige programma's, groot kantoor(achtige) programma
- introductie infrastructuurconcept met ringweg



Ruimtelijk Structuurplan, 2003

### **Ruimtelijk Structuurplan, 2003**

- verankering visie met kantoren en bovenlokale leisure en retail in structuurplan



Masterplan KCAP, 2005

### **Masterplan KCAP, 2005**

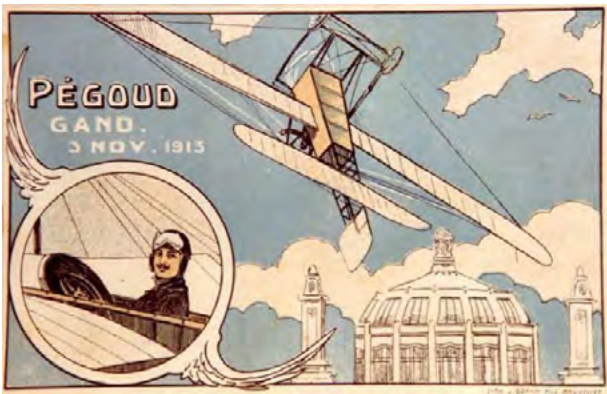
- herwerking van visie VHP
- definitieve vaststelling van het bouwprogramma, toevoeging woonprogramma (totaal 552.500m<sup>2</sup>)



RUP Handelsbeurs, 2006

### **RUP SDW5 - Handelsbeurs, 2006**

- juridische vertaling masterplan
- effectbeoordeling



Het vliegveld van Gent lag op de plaats waar vandaag 'The Loop' ontwikkeld wordt, genoemd naar de historische vlieg stunt van Adolphe Pégoud in 1913. Pégoud kreeg bovendien de centrale laan in het gebied naar zich genoemd.



Flanders Technology en Flanders Expo moesten Gent in het midden van de jaren '80 van de twintigste eeuw mee helpen moderniseren. De expo is daarmee de oudste nog bestaande gebruiker op de site.



## 1.2.3 ANALYSE HUIDIGE SITUATIE

Studie van de huidige situatie en planningshistoriek leert enkele essentiële lessen voor de toekomstige ontwikkeling van The Loop.

De huidige ontwikkelvisie op The Loop beschouwt het gebied als een **bovenlokale snelweglocatie**, met grootschalige retail, leisure, events en kantoren, aangevuld met wonen.

Dit heeft vandaag geleid tot een **door infrastructuur overmand gebied**, met ver uit elkaar liggende losse bebouwing. De tussenruimtes zijn **onaantrekkelijk en niet zelden gevaarlijk** voor trage weggebruikers.

Dit uiteraard deels te wijten aan de gedeeltelijk onvoltooide situatie. Maar het huidige plan op basis waarvan The Loop wordt ontwikkeld, heeft enkele fundamentele knelpunten die tot de huidige situatie hebben geleid, en waardoor een ruimtelijk kwalitatieve ontwikkeling ook in de toekomst belemmerd wordt:

- Om de verkeersoverlast op de omliggende wijken te beperken is The Loop enkel bereikbaar vanaf het **hogere wegennet**. Daardoor is het gebied effectief **een geïsoleerd eiland**, dat volledig gericht is op gebruik en beleving met de auto. De infrastructuur is enkel ontworpen vanuit deze snelweglogica, waardoor elke vorm van **stedelijkheid en openbare ruimte ontbreekt**.

- Het RUP beschrijft en reserveert ruimte voor de rondweg en de snelweg. **Infrastructuur voor andere modi blijft relatief onderbelicht.**

- De bouwvelden zijn voorzien als **monofunctionele zones**. Dit leidt tot monotone eilanden van kantoren van woonblokken, zonder voorzieningen die een aantrekkelijke wijk maken. Door de lange afstanden op The Loop is ook interactie tussen de verschillende delen zo goed als afwezig.

- Het RUP legt de infrastructuur en de bebouwing vast, maar doet geen uitspraken over de **openbare ruimte**. Zo ontstaat en onsamenvattend gebied met een collectie vrijstaande gebouwen omgeven door restruimte en parking.

- Het centrale deel (veld 12) is in het RUP geconcipieerd als een tweede maaiveld, over de Pégoudlaan heen. Zonder de realisatie van dit dek ontbreekt elke publieke ruimte en **oversteekmogelijkheden van de Pégoudlaan**. Door de stopzetting van het Outlet Center Project, is de aanleg van het dek ook niet langer haalbaar.

Het RUP telt ook talrijke ingebouwde koppelingen en voorwaarden en is door de detailgraad bijzonder onflexibel naar de toekomst (zie verder onder 1.2.7).

De fotoreportage op de volgende pagina illustreert deze vaststellingen met enkele concrete voorbeelden.



Ontwerp voor het Design Outlet Center (DOC) op veld 12 oost en west



- |                          |                                   |
|--------------------------|-----------------------------------|
| 1. Flanders Expo         | 9. P+R                            |
| 2. Flanders Expo Parking | 10. Wings appartementen           |
| 3. AVS kantoren          | 11. KBC-Toren                     |
| 4. Hotel Holiday Inn     | 12. VMM kantoor                   |
| 5. Holiday Inn Parking   | 13. Deloitte kantoor              |
| 6. Ikea                  | 14. Druppels (woningen en labo's) |
| 7. Parking Ikea          | 15. Onderdoorgang Pégoudlaan      |
| 8. Tramhalte             |                                   |

## FOTOREPORTAGE HUIDIGE SITUATIE



The Loop is overmand door onoversteekbare infrastructuur



Grote delen van de open ruimte zijn in gebruik als parking





Kantoren Deloitte en VMM, monofunctionele kantoren zonder bijkomende voorzieningen voor werknemers en bezoekers



Openbare ruimte is laagwaardig en onaantrekkelijk, en bestaat vooral uit restruimte tussen de infrastructuur en de bebouwing



Infrastructuur voor fietsers, voetgangers en OV is onderontwikkeld en onaantrekkelijk

## 1.2.4 ONTSLUITING VIA DE WEG

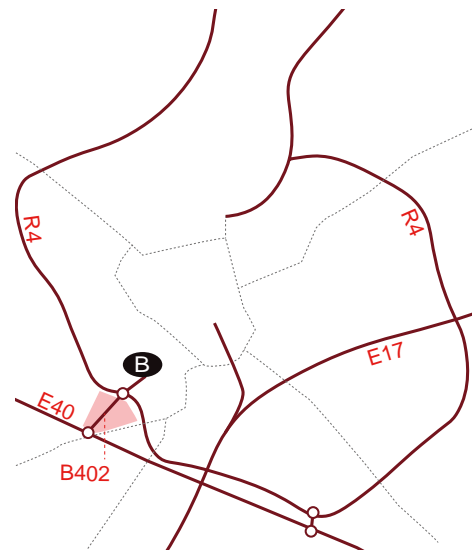
The Loop is rechtstreeks aangesloten op het hogere wegennet via de E40 (afrit 14) en de R4, met de Pégoudlaan/B402 als verbindingsweg tussen beiden.

Het verlengde van de Pégoudlaan ten noorden van de ringvaart (Vaerwykweg) bedient de P+R aan het station Gent Sint Pieters.

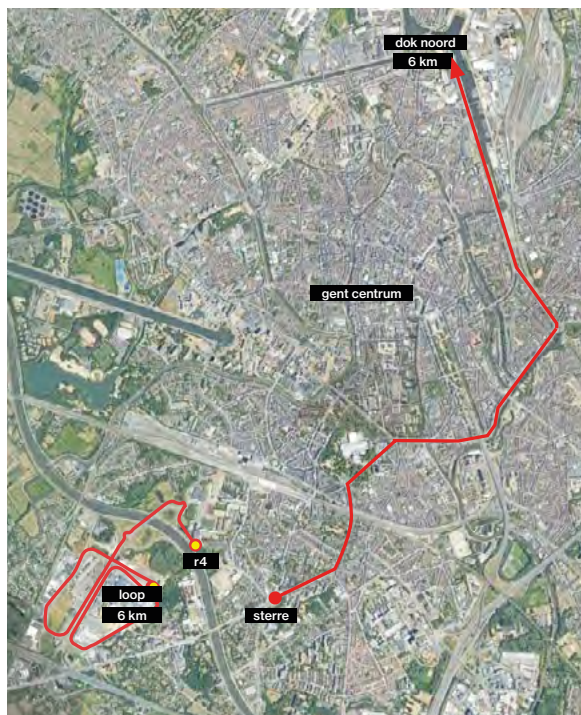
Er is geen ander autoverkeer mogelijk van en naar The Loop dan via beide hoofdweggen, met uitzondering van de Bijenstraat/Poortakkerlaan. De verschillende bestemmingen op The Loop zijn vervolgens te bereiken via de rondweg, een éénrichtings ringweg met verschillende parallelwegen die de verschillende adressen ontsluiten.

Het systeem van de ringweg heeft het voordeel een grote capaciteit te hebben en mogelijk terugslag-effecten op de E40 en R4 tijdens piekmomenten te vermijden.

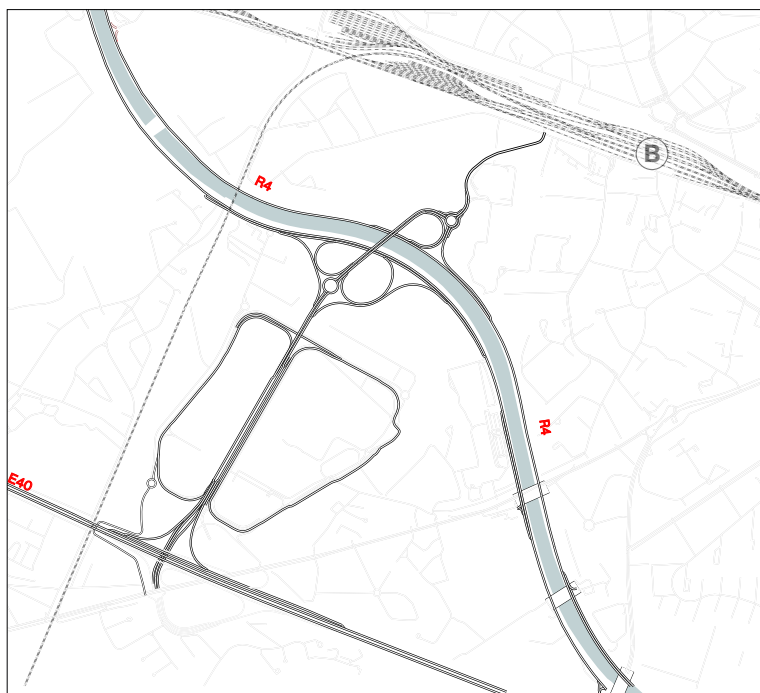
Maar tegelijk maakt het systeem van The Loop een volledig geïsoleerd snelwegeiland, afgesneden van de stad. Bovendien zijn de rijroutes via de enkelrichtings ringweg omslachtig en vaak verwarrend voor bestuurders. De complexiteit en weinig intuïtieve manier van navigeren zijn een bron van frustratie en soms gevaarlijk rijgedrag. Dat bleek ook uit gesprekken met verschillende gebruikers van het gebied vandaag.



The Loop in het hogere wegennet rond Gent



De afstand van de VMM naar de R4 is 500m in vogelvlucht, maar 6 km rijden op The Loop. Dat is dezelfde afstand als van de Sterre naar dok noord.



Ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer



## 1.2.5 ONTSLUITING MET DE FIETS

The Loop is vandaag op verschillende manieren bereikbaar met de fiets:

- vanuit de binnenstad via de brug over de ringvaart;

- vanuit Sint Denijs Westrem via de Buchtenstraat en de tunnel onder het spoor;

- vanaf de Kortrijksesteenweg via de Derbystraat.

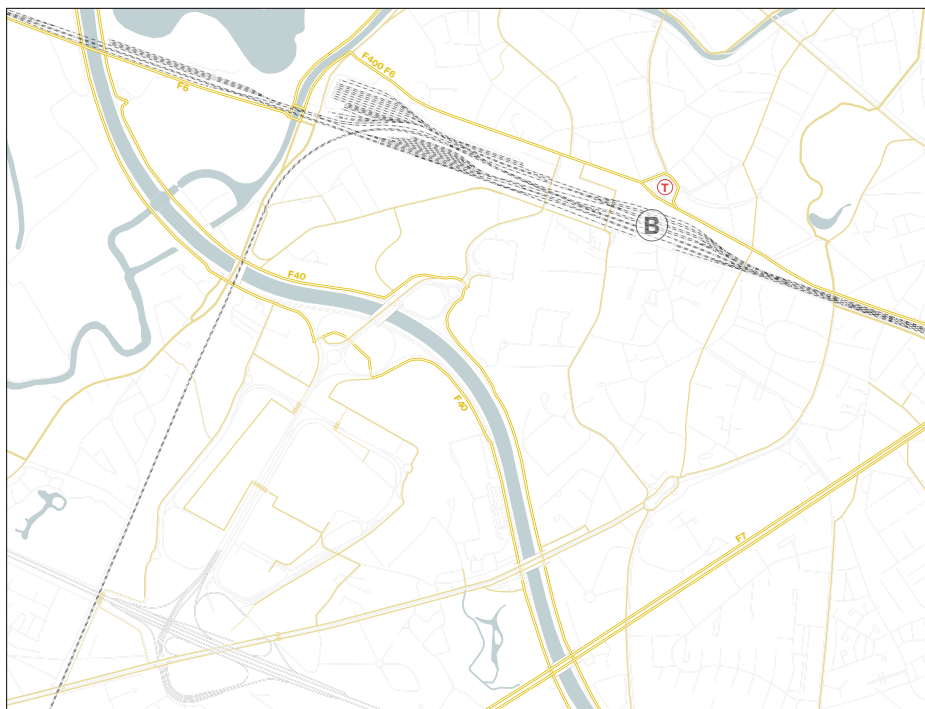
Maar deze routes zijn vandaag weinig comfortabel en lastig leesbaar voor de fietser. De fietsroutes lopen bovendien niet door op The Loop. Ze worden onderbroken door talrijke onoversteekbare barrières, met de ringweg en de Pégoudlaan als meest

belangrijke obstakels.

Binnen The Loop zelf ontbreekt elk netwerk voor zacht verkeer. Veel bestemmingen zijn niet ontsloten voor fietsers, interne verbindingen zijn er niet.



Fietstunnel onder de Pégoudlaan



Bestaande fietsnetwerken

## 1.2.6 ONTSLUITING MET HET OPENBAAR VERVOER

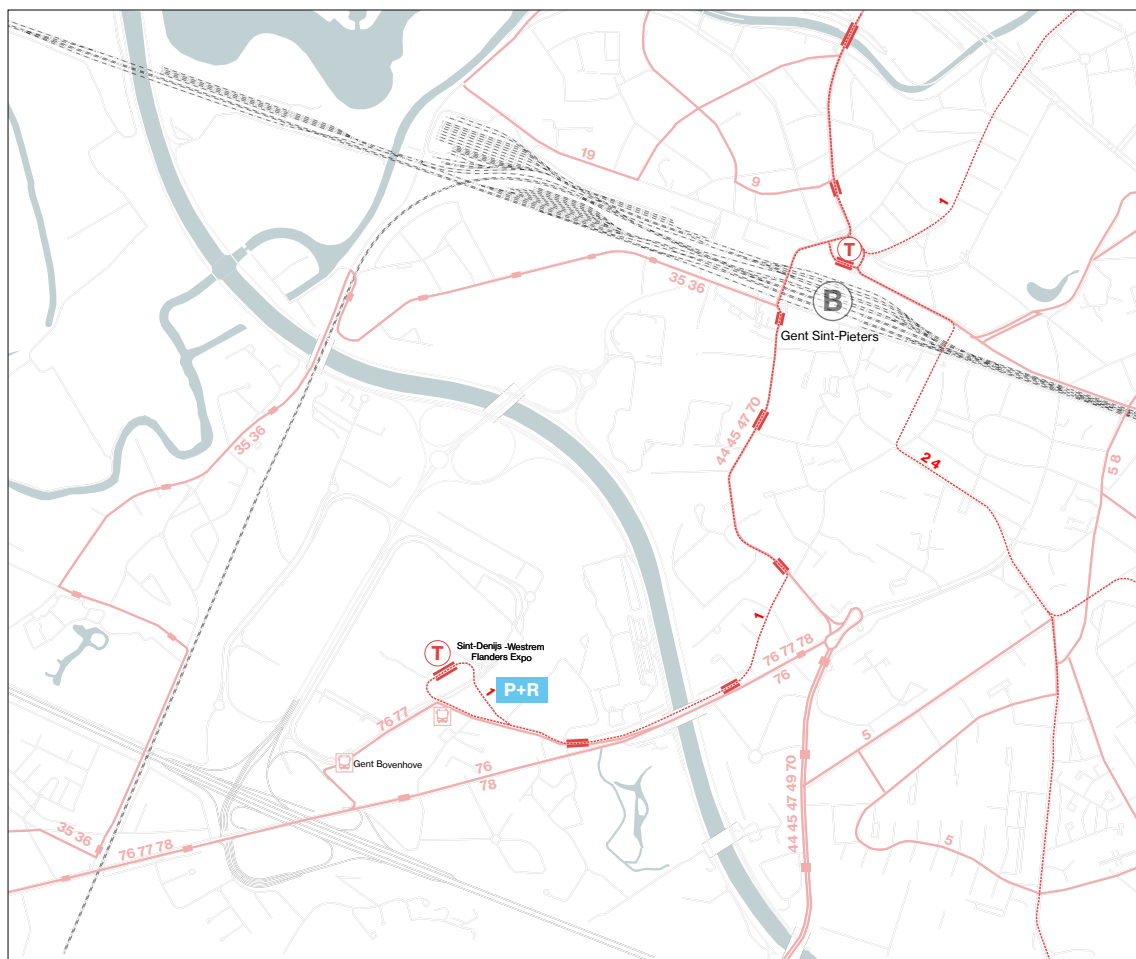
The Loop wordt bediend door De Lijn met tram 1 en busbundel 7. Aan de tramhalte is een P+R gekoppeld met 168 parkeerplaatsen. De haltes van tram en bus bevinden zich echter allemaal aan de zuidoost zijde van de Pégoudlaan, de westelijke en noordelijke zones worden vandaag niet bediend door openbaar vervoer.

Met de huidige problemen van doorwaadbaarheid en oversteekbaarheid, zijn deze gebieden dan ook heel lastig te bereiken vanaf de bestaande haltes.

De plannen om een grotere tramlus doorheen het gebied te realiseren zijn

eenzijdig geannuleerd door De Lijn. Hoewel Gent Sint Pieters maar een een anderhalve kilometer ten noorden van The Loop ligt, is er geen directe verbinding tussen Gent Sint Pieters en The Loop. De bestaande verbindingen hebben talrijke tussenstops en volgen niet de meest directe routes, waardoor de reistijden niet in verhouding zijn tot de afstand tussen beide bestemmingen.

In de MOBER bij het huidige RUP en de mobiliteitsvisie van de stad, wordt de mogelijkheid van een treinstation aan de Buchtenstraat gesuggereerd - station 'LOOP' maar deze plannen zijn niet concreet.



Huidige beniening door De Lijn



Tramhalte The Loop

## 1.2.7 ANALYSE RUP SWD-5 HANDELSBEURS

We hebben het vigerende RUP SWD-5 Handelsbeurs uitvoerig geanalyseerd om de knelpunten bloot te leggen. Uit deze analyse, en op basis van de ruimtelijke strategie die verder in deze nota ontwikkeld wordt, concluderen we dat het RUP in zijn huidige vorm best vervangen wordt door een nieuw RUP, ten dienste van een kwalitatief stadsproject.

### Screening

Bij een eerste screening van het RUP Handelsbeurs kwamen we tot volgende bemerkingsen:

- "pas wanneer er voor bepaalde functies in zone 1 80% is gerealiseerd, dan pas kan in fase 2 gestart worden met dezelfde functies". Op deze manier worden de ontwikkelingen sterk aan elkaar gekoppeld, wat tot gevolg heeft dat er minder flexibel kan worden gewerkt.

- Er wordt ook gesteld dat "geen vergunning kan worden afgeleverd als de minimale weginfrastructuur niet is aangelegd, of dat dit gelijktijdig met de projectontwikkeling gebeurt". Dit nog maar eens als voorbeeld dat dit decreet de verschillende fases en bestemmingen aan elkaar koppelt, wat flexibiliteit tegenaakt.

-De bestemmingsvoorschriften zijn van toepassing op zeer uitgestrekte zones. In deze zones worden daarbij weinig tot geen grondgebonden voorschriften geformuleerd. De uitgestrektheid van deze zones kan de ontwikkeling van The Loop bemoeilijken.

- Daarnaast heeft dit RUP ook tot gevolg dat wanneer een voorzien programma wordt uitgeput door realisatie, men zou te maken krijgen met een bouwverbod. (door de realisatie van het programma binnen de betreffende zone).

- Een volgende opmerking bestaat erin dat het RUP toepassing maakt van inrichtingsstudies.

Deze inrichtingsstudies geven wel een vorm van flexibiliteit, doch geeft dit ook problemen met zich mee.

De inhoud van deze inrichtingsstudies is louter informatief, samen met sommige flexibele voorschriften kan dit problemen geven bij de concrete beoordeling van

een vergunningsaanvraag aangezien men zich dient te baseren op niet formele inrichtingsstudies.

- Waar er ook flexibiliteit is, is op het niveau van de verschuifbaarheid van de programma's tussen de zones.

Hierdoor zou het maximumpercentage van de bouwprogramma's overschreden kunnen worden met 15%.

Wanneer er verschillende eigenaar zijn zal het noodzakelijk zijn dat men een overeenkomst maakt tussen de eigenaars om tot deze verschuiving te komen.

• Totaalprogramma's:

- In verschillende stedenbouwkundige voorschriften wordt gewerkt met een aanduiding "maximaal totaalprogramma" of "maximaal programma". Dit beknot ook al zeer snel de flexibiliteit en beknot de mogelijkheden tot verlichtingsprojecten en inbreiding.

• Zone 1 'Zone voor Wonen: Hier is er een lage zone bezetting, wat moeilijkheden kan geven voor inbreidingsprojecten, verdichting, etc.

• Zone 2 'wonen en kantoorachtigen': Hierbij worden enkel appartementen toegelaten, moeilijk om te differentiëren met deze bestemming. de bepaling "kantoorachtigen moeten zich situeren aan de zijde van de zone voor wonen (Z1)" is ook een sterke beperking naar andere mogelijkheden.

• Groenaanleg wordt wel meegenomen in het RUP, maar is zeer beperkt uitgewerkt.

• Zone voor wonen: terug een sterke bestemming waardoor vermenging van functies moeilijk wordt.

• Elke zone dient in eigen parkeermogelijkheden te voorzien, zonder enige samenhang hiertussen. Misschien beter te kunnen voorzien in een gezamenlijke parkeerfunctie.

• Bij zone 6 en verder wordt zelfs bepaald hoeveel torens nodig zijn. m.a.w. sterk gedetailleerd.

• Ontsluitingen worden weergegeven als

bestemming (vaste bestemming ringweg - dit zal moeilijkheden geven bij wijziging of verplaatsing van deze weg - herziening RUP nodig.

• In zone 9 wordt de hoofdactiviteit door het RUP al bepaald, wat moeilijkheden zal geven om andere activiteiten uit te oefenen.

• Zone 10 'zone voor natuur' : opmaak natuurinrichtingsplan nodig. Hier dan wel weinig uitwerking, doch sterke nadruk op de waterloop.

In het RUP Handelsbeurs werden tevens volgende koppelingen gemaakt tussen de verschillende stedenbouwkundige voorschriften:

• Koppelingen:

- Zone Z0: Eerst weginfrastructuur dan pas vergunning in projectgebied

- Zone Z1: evenwicht tussen

grote en kleine appartementen + ondergronds parkeren zijn verplicht bij meergezinswoningen

- Zone Z2: wonen dient zich te situeren aan de zijde van het gebied zone 1 zone voor wonen. Kantoren dienen gesitueerd te zijn aan de interne ringweg. Zone Z2B gebouwen tegen ringweg. Bundelen toegangswegen is verplicht.

- Zone Z3: parking mag niet rechtstreeks op ringweg ontsluiten + parking niet zichtbaar vanaf straatzijde

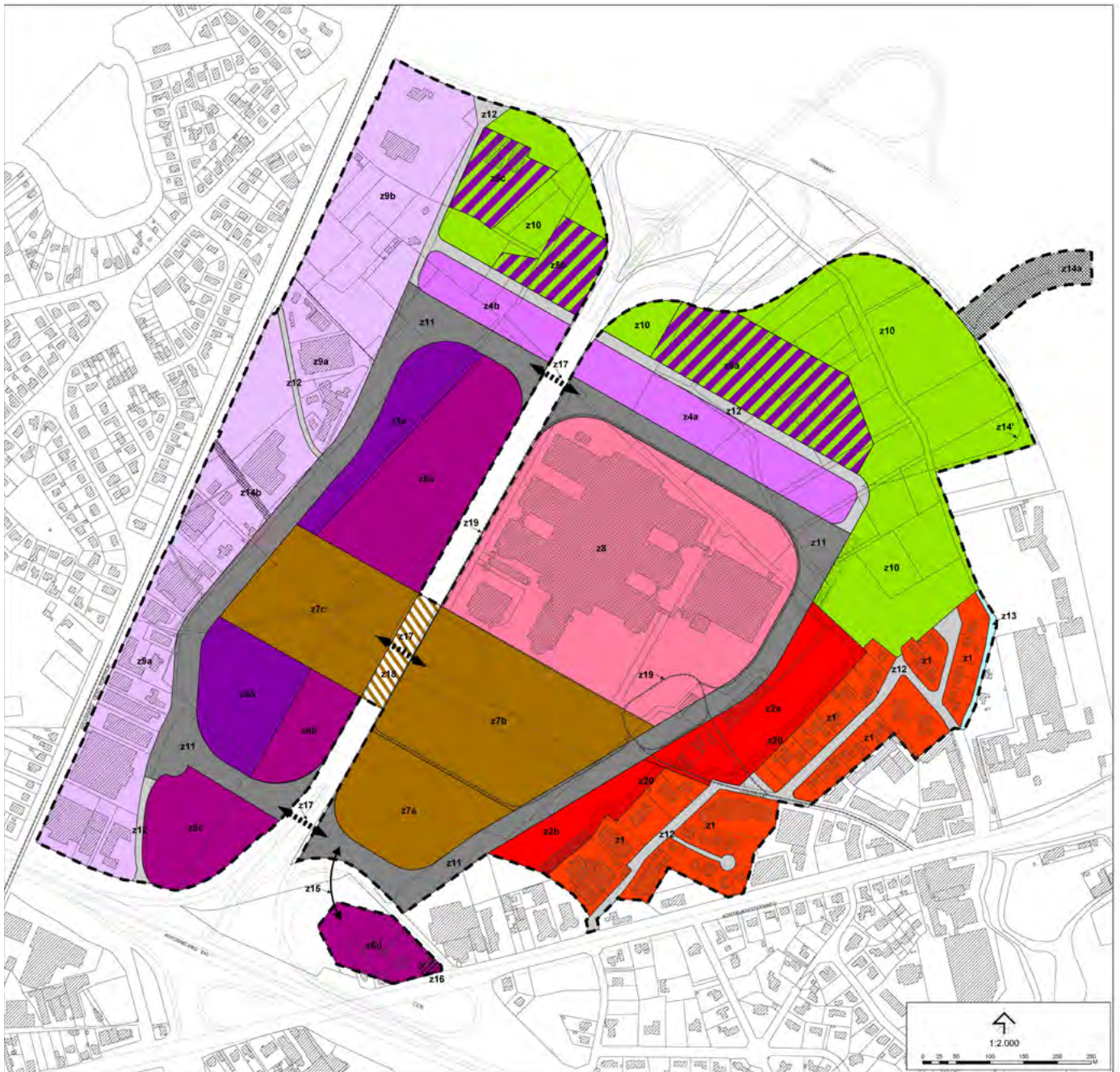
- Zone Z4: Gebouwen op zelfde afstand inplanten. ontsluiting via noordzijde + parkings bundelen en samen ontsluiten

- Zone Z5: wonen enkel via appartementen. Wonen en kantoor niet in 1 gebouw.

- Zone Z6: in zone Z6a is een groenstrook verplicht met gracht. Zone Z6c en d is de inplanting van 1 toren verplicht. bij zone Z6a en b bedraagt het aantal torens 2 tot 6 per zone. + ontsluiting enkel via interne ringweg, niet via kortrijksesteenweg.

- Zone Z7: detailhandel dient complementair te zijn aan detailhandel in de binnenstad + zone Z7a samen ontsluiten met zone Z7 b en c.

- Z15: ontsluiting van Zone Z6d via een infrastructuur welke de verkeerswisselaar kruist en die aansluit op de interne ringweg.



Grafisch plan RUP 'SDW - 5 Handelsbeurs' met aanduiding van de zones.

# 1.3 RUIMTEBALANS

## 1.3.1 UITGEVOERDE EN LOPENDE PROJECTEN OP THE LOOP

Sinds het RUP Handelsbeurs van kracht werd, is afgerond 156.000m<sup>2</sup> van het maximaal voorziene 552.500m<sup>2</sup> BVO gerealiseerd. Vandaag bevinden verschillende velden zich in verschillende fases van ontwikkeling. Dit is samengevat de stand van zaken:

- Volledig ontwikkelde velden: 1, 15, 16, 18
- Gedeeltelijk ontwikkelde velden: 7, 5O
- Projecten in aanbouw op veld: 5O
- Vergunning afgeleverd: veld 5W en 3O
- Projecten in ontwerpfase op velden: 5O, 3W, 7

Voor de resterende velden zijn vandaag geen concrete plannen (meer). In deze studie zijn projecten waarvoor vergunningsaanvragen lopen of

vergunning zijn afgeleverd, meegenomen als 'gerealiseerd'.

Er is een vergunning toegekend voor het project 'Vossenbos' van Sogent op veld 3O. Ook de gemengde ontwikkeling met kantoren en kortverblijf wonen op veld 5W van Upgrade Estate is vergund. De werken voor beide projecten zijn op het moment van opleveren van dit rapport nog niet gestart.

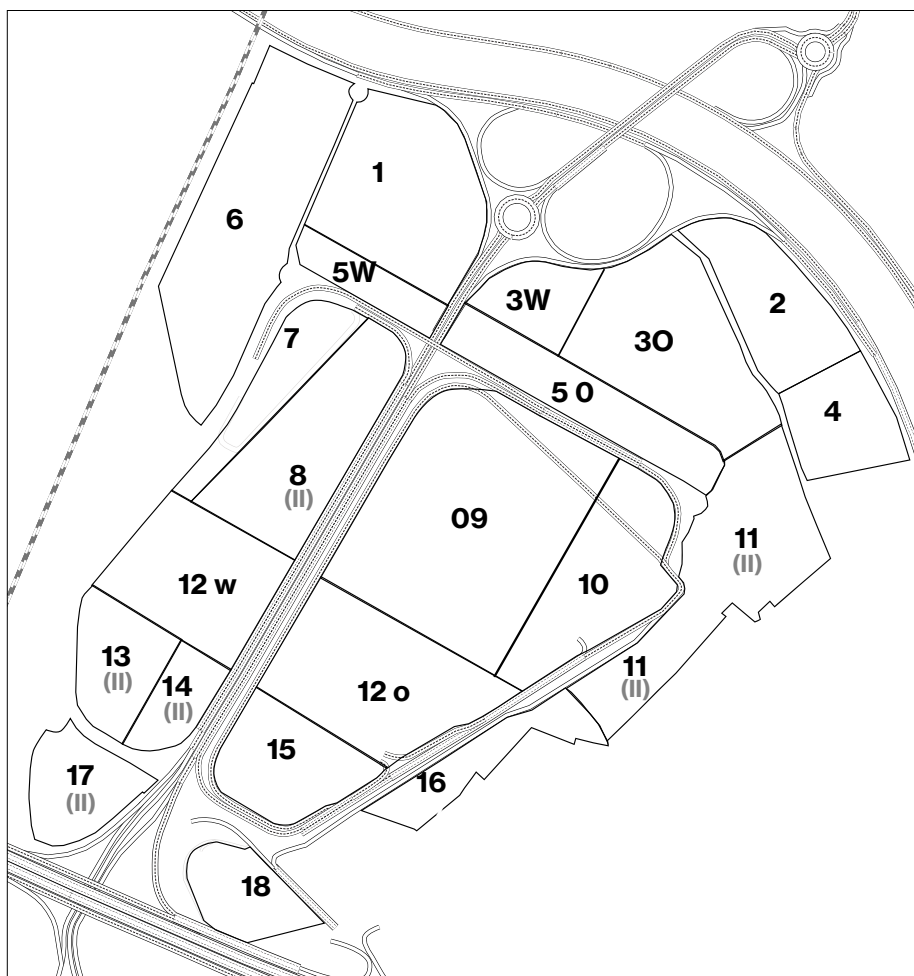
Velden waarvoor ontwerpen in opmaak zijn, maar nog geen vergunningsprocedures gestart, worden beschouwd als ontwikkelbaar en dus voorwerp van deze studie. Dit is het geval voor een project van Upgrade Estate op veld 7, het centrale deel van

veld 5O (Networks Gent) en veld 3W van Banimmo.

Op veld 5O is een kantoorproject van Banimmo in aanbouw. Vanzelfsprekend is dit niet voor herziening vatbaar, en dus beschouwd als gerealiseerd.

Velden 2, 4 en 11 (noordelijk deel) zijn in het RUP aangewezen als groengebied, en zijn dus niet ontwikkelbaar.

De tabel hiernaast geeft de volledige ruimtebalans vandaag. Deze studie heeft dus betrekking op de openstaande 395.000m<sup>2</sup> ontwikkelbare BVO.



Ontwikkelvelden op The Loop volgens het RUP Handelsbeurs.  
Velden aangeduid met (II) zijn pas in een tweede fase ontwikkelbaar volgens het RUP

Veld nr	Opp veld. (m2)	KANTOORRACHTIGEN		KANTOREN		WONEN PERMANENT		WONEN KORT		DETAILHANDEL		RECREATIE		EXPO	
		Ontwikkelbaar (m²)	Ontwikkelheid (m²)	Ontwikkelbaar (m²)	Ontwikkelheid (m²)	Ontwikkelbaar (m²)	Ontwikkelheid (m²)	Ontwikkelbaar (m²)	Ontwikkelheid (m²)	Ontwikkelbaar (m²)	Ontwikkelheid (m²)	Ontwikkelbaar (m²)	Ontwikkelheid (m²)	Ontwikkelbaar (m²)	Ontwikkelheid (m²)
Veld 01	56.895	7 000	7 000				5 000								
Veld 02	33.693					5 000	5 000								
Veld 03	78.236	20 000				15 000	15 000	5 000	5 000						
Veld 04	26.079														
Veld 05 O	31.888	43 750	30 500					2 500							
Veld 05 W	15.556	18 750	18 750					5 000	5 000						
Veld 06	82.925														
Veld 07	22.274	7 500	7 500					2 500							
Veld 08	51.654	15 000		35 000				3 500						40 000	
Veld 09	139.206														
Veld 10	41.317														
Veld 11	21.212	8 000				35 000		2 500							
Veld 12 O	60.307	2 500		22 500				5 000		22 000			30 000		
Veld 12 W	37.657	2 500		12 500		5 000				16 500			10 000		
Veld 13	30.090	14 500						2 500							
Veld 14	16.587			32 500											
Veld 15	32.879														
Veld 16	20.019	3 000	3 000							30 500					
Veld 17	22.683	10 000		32 500		10 000	10 000								
Veld 18	19.427			20 000	20 000										
<b>SUBTOTAAL</b>	<b>840 504</b>	<b>150 000</b>	<b>66 750</b>	<b>155 000</b>	<b>20 000</b>	<b>70 000</b>	<b>30 000</b>	<b>28 500</b>	<b>10 000</b>	<b>69 000</b>	<b>30 000</b>	<b>40 000</b>	<b>0</b>	<b>40 000</b>	<b>0</b>

<b>TOTALEN</b>	<b>Ontwikkelbaar</b>	<b>552 500 m²</b>
	<b>Ontwikkelid</b>	<b>156 750 m²</b>
	<b>SALDO</b>	<b>395 750 m²</b>

Huidige Ruimtebalans The Loop



Ikea, veld 15



Kantoren VMM, veld 50



KBC Toren, veld 18



'De Druppels', veld 1



Wings, veld 16



EY, Veld 7



## LOPENDE PROJECTEN

### Veld 5 Oost

1. Vossenbos

Wonen: 20.000m<sup>2</sup>

Ontwikkelaar: SOGent

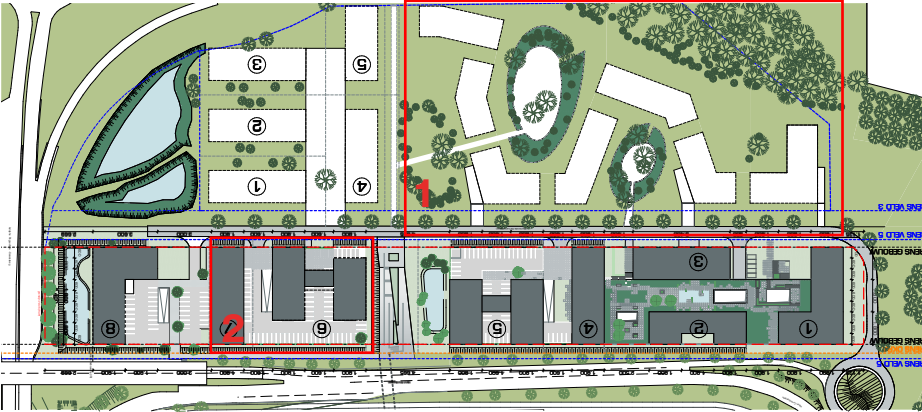
Status: vergund

2. Networks Gent

Kantoren: 15.400m<sup>2</sup>

Ontwikkelaar: Banimmo

Status: in aanbouw



### Veld 5 West

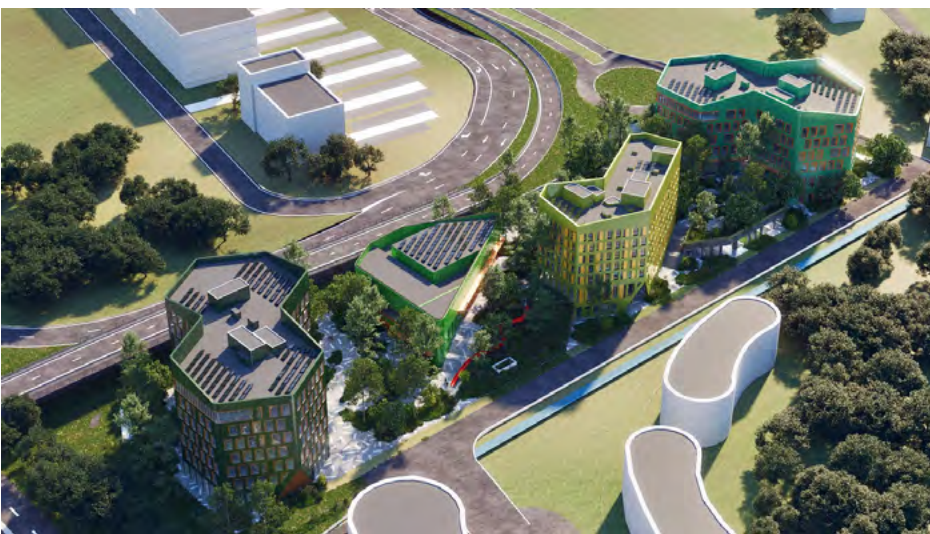
Gemengde ontwikkeling met kantoren en kortverblijf wonen

Kantoorachtigen: 18.750m<sup>2</sup>

Kortverblijf wonen: 5.000m<sup>2</sup>

Ontwikkelaar: Upgrade Estate

Status: vergund

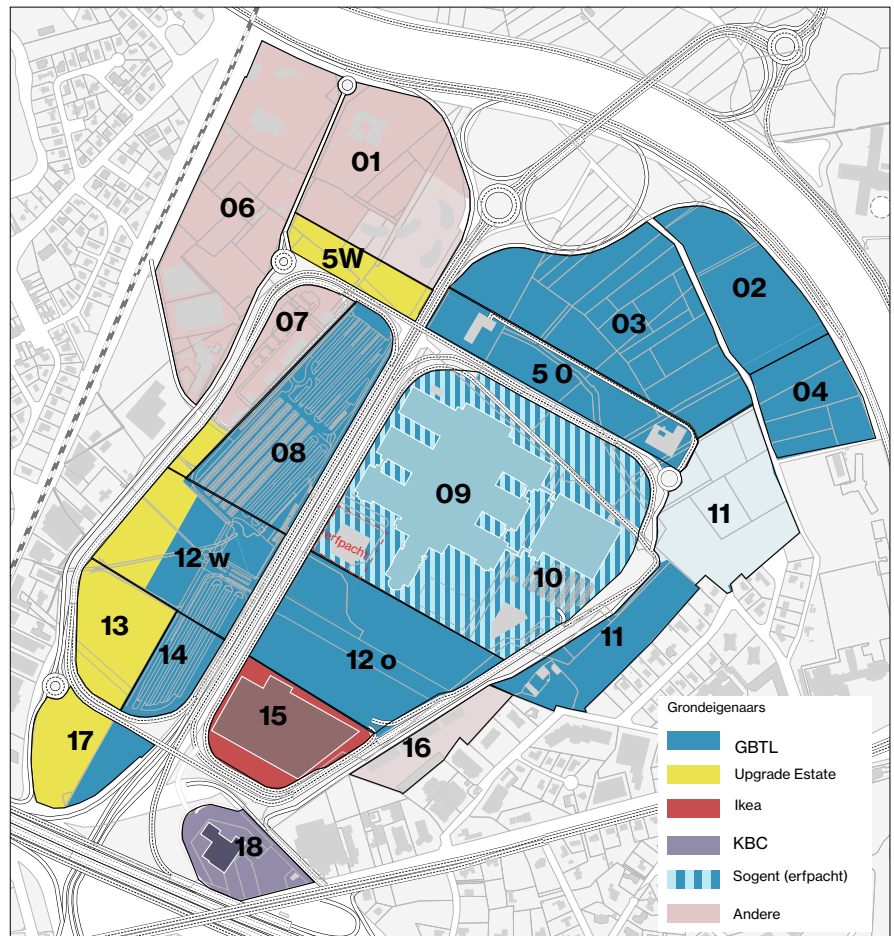


## 1.3.2 EIGENDOMSSTRUCTUUR

De kavels en bouwvelden op The Loop zijn in eigendom bij verschillende partijen

De nog te ontwikkelen velden op The Loop zijn in eigendom van 3 grondeigenaars:

- Grondbank The Loop (GBTL) is de grootste eigenaar, met verschillende velden in eigendom over de volledige site
- Upgrade Estate is eigenaar van verschillende velden aan de westzijde van de site
- Flanders Expo heeft een erfpacht op de terreinen waarop de expo is gevestigd. De terreinen zijn in eigendom van Sogent



Eigendomsstructuur op The Loop.



## 1.4 ZES AMBITIES VOOR THE LOOP

Op basis van bovenstaande observaties schuiven we zes concrete ambities naar voor die bij de ontwikkeling van een toekomstvisie voor The Loop van essentieel belang zijn. Deze ambities zetten in op het het versterken

van de identiteit van The Loop, het opwaarderen van de ruimtelijke kwaliteit, het verbeteren van de bereikbaarheid en op gang brengen van een nieuwe ontwikkeldynamiek en proces.

Verder in deze nota wordt een ruimtelijke vertaalslag gegeven aan deze ambities en een mogelijke uitvoeringsstrategie toegelicht.

### **Veerkrachtig en flexibel**

Grote en complexe projecten lopen vast als alles aan alles wordt gekoppeld. Dit is ook op The Loop gebeurd. We ontwikkelen een visie en instrumentarium met voldoende flexibiliteit en veerkracht als toekomstrobuust kader voor de verdere ontwikkeling van The Loop.

### **The Loop als stationswijk**

The Loop is tot vandaag ontwikkeld als snelweglocatie, ondanks de nabijheid van het station Gent Sint Pieters.

Door The Loop te bekijken als deel van de stationswijk ten zuiden van Gent Sint Pieters, ontstaan nieuwe kansen voor de gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. The Loop zet de stap naar stedelijkheid.

### **Slimme en multimodale mobiliteit**

Als deel van de stationswijk maakt The Loop de sprong van unimodale snelweglocatie multimodaal ontsloten stationswijk. Dit omvat ook een slimme en incrementele parkeerstrategie voor de grote verkeersaantrekkende functies op The Loop

## IV

### **Flexibel raamwerk als kwaliteitsgarantie**

We ontwikkelen een kwalitatief en leesbaar raamwerk van publieke ruimte, groen en infrastructuur. Een eenvoudig stedelijk netwerk in plaats van de complexe en dikwijls verwarrende snelweglogica's die vandaag The Loop domineren. Dit raamwerk is flexibel in te vullen naarmate de stadswijk groeit.

## V

### **Vermenging en clustering**

Stedelijkheid betekent ook programmatische vermenging en dichtheid. De homogeen verspreide monofunctionele velden, maken plaats voor zones van hogere dichtheid met een gemengd stedelijke programma, afgewisseld met open ruimtes voor groen en ontspanning. Dat principe noemen we 'compressie-decompressie'.

## VI

### **Naar een nieuw ontwikkel- en beheersmodel**

We formuleren een heldere projectstructuur met duidelijke definities, helder afgeijnde verantwoordelijkheden en logische afsprakenkaders. Binnen dit afsprakenkader werken alle betrokken in cocreatie aan de verdere ontwikkeling van The Loop.

2.



An aerial, isometric view of a city with green buildings and trees. The buildings are rendered in various shades of green, and the trees are small, stylized green icons. The city is laid out in a grid pattern with a central road and a river or canal. The overall aesthetic is clean and modern, emphasizing sustainability and urban development.

---

# ONTWIKKELSTRATEGIE: EEN TOEKOMSTVAST ONTWIKKELKADER

---

# 2.1 PIONIEREN MET NIEUWE STADSMODELLEN

## 2.1.1 CURATIONELE STADSONTWIKKELING

Belangrijke bijdrages in het creëren van perspectieven voor de toekomst van de stad zijn ontstaan in omgevingen waar nieuwe vrijheden verleend worden.

Dit is vooral zinvol gebleken daar waar de bestaande toestand is vastgelopen en dus in verval is. Een prachtig voorbeeld hiervan zijn de IBA's: Internationale Bau-Austellungen in Duitsland (Emscher Park, Berlijn, et al). Een nog veel extremere versie zijn bijvoorbeeld wereldtentoonstellingen. Zulke initiatieven stellen een zin voor experiment, voor toekomstgerichte reflectie, en voor het toelaten van vergissingen centraal.

Dit soort experiment is niet overal mogelijk. Je hebt eerst een vooral een voldoende groot gebied nodig (ruimte), waar niet teveel mensen al dicht bij elkaar wonen. Integendeel, de afwezigheid van een sterke bestaande identiteit is bijna een voorwaarde voor dit soort projecten.

Het centrale concept is dat van een soort 'vrijstaat of vrijstad', waar mits enige begeleiding (bijvoorbeeld een curator) een aantal radicale experimenten in hedendaags ontwerp kunnen ontstaan, die elders in het systeem niet mogelijk zijn. Deze experimenten zijn prefiguraties van mogelijke toekomsten voor de stad. Zo wordt een wijk of een stad of een regio, opeens een 'petri dish' of een experimenteerschaal voor nieuwe gedachten, vormen en genese's.

De Loop in Gent past in dit profiel. Het is vandaag zonder meer een rampgebied, en een doorstart kan geen kwestie van bescheiden maatregelen zijn. Een nieuwe, toekomstrobuste identiteit moet bepaald worden. Curationele stadsontwikkeling met voldoende vrijheid en flexibiliteit kan een oplossing bieden.

De steeds toenemende complexiteit van grote stadsprojecten leidt dikwijls tot vertragingen of blokkages in de realisatie ervan. Daardoor is een brede perceptie ontstaan dat ambitieuze stadsprojecten niet meer haalbaar zijn met het bestaande instrumentarium. Daarom kijken velen naar andere

vehikels.

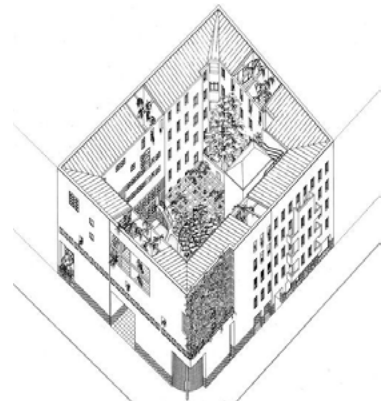
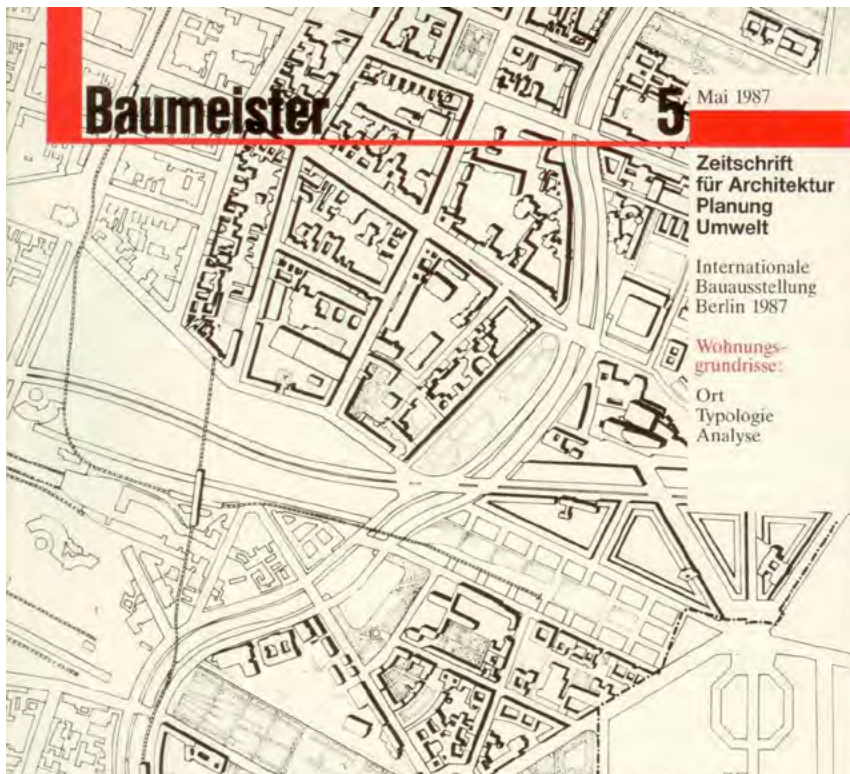
Deze perceptie is ook in Gent aanwezig. De vitaliteit is uit het systeem, terwijl de nood daartoe door velen nog nooit zo acuut ervaren werd. We werken aan een hoopvol project, een onderzoek naar een nieuwe stedelijke toekomst.

Volgens dit principe, zouden de stad en de ontwikkelaars zich committeren om:

- Het stedenbouwkundig kader te respecteren en realiseren, inclusief het de dreven en de grote parken;
- Een aantal radicaal verschillende bouwblokken te realiseren met toonaangevende jonge architecten wereldwijd;
- Een collectief vervoersysteem, bijvoorbeeld een rechtstreekse shuttle, te realiseren om de wijk daadwerkelijk aan het station te hangen;
- Het regelgevend kader substantieel te reduceren, de vele disparate inputs van stedelijke diensten te coördineren en te editen;
- Overkoepelend een esprit van vrijheid en innovatie in stadsontwerp toe te laten, en daarbij ruimte te geven aan fouten en mislukkingen, maar in dat proces ook nieuwe iconografieën en bezoekwaardige momenten te genereren.

*Belangrijke bijdrages in het creëren van perspectieven voor de toekomst van de stad zijn ontstaan in omgevingen waar nieuwe vrijheden verleend worden.*





IBA '87 in Berlin gaf een impuls aan de stadsontwikkeling

## 2.2 EEN ROBUUST EN TOEKOMSTVAST KADER

### 2.2.1 NIEUW RUIMTELIJK KADER MET EEN NIEUW RUP

Een toekomstvast en robuust ontwikkelkader betekent dat niet alle details vast bepaald zijn in een planningsdocument. De ruimtelijke krijtlijnen en continuïteiten liggen vast, maar de exacte invulling kan evolueren in de tijd, met wijzigende inzichten en behoeften.

De ruimtelijke ontwikkelstrategie voor The Loop is daarom tweeledig en omvat:

#### 1. Een vast kader:

1. Een **stedelijk netwerk** van dreven, parken en groen-blaauwe lineaire hoofdstructuren, dat de ruimtelijke structuur van The Loop vastlegt.

2. Het kader garandeert de **kwaliteit van de openbare ruimte**, de **multimodale ontsluiting** van de ontwikkelbare kavels en **ecologische functionaliteit** van de wijk.

3. Dit kader strekt zich uit tot aan het **station Gent Sint Pieters**, waardoor The Loop ruimtelijk en morfologisch deel wordt van de stationswijk.

Het is een **nieuwe stedelijke figuur** die de ontwikkeling van dit deel van Gent de komende decennia kan sturen. Als het ware een aanvulling op de parken en lanen van de wereldtentoonstelling van 1913.

4. Het raamwerk defineert kamers die ofwel **volledig** worden bebouwd, ofwel **volledig** ingezet als groen- en parkzone. De bebouwbare zones noemen we zones voor stedelijke **compressie**. Die zones worden afgewisseld met zones voor **decompressie**. Elk ontwikkelbaar veld grenst met minstens één zijde aan een zone voor decompressie.

**5. Dit ruimtelijk kader is de basis voor een nieuw RUP voor The Loop.**

#### 2. Flexibel invulbare bouwvelden:

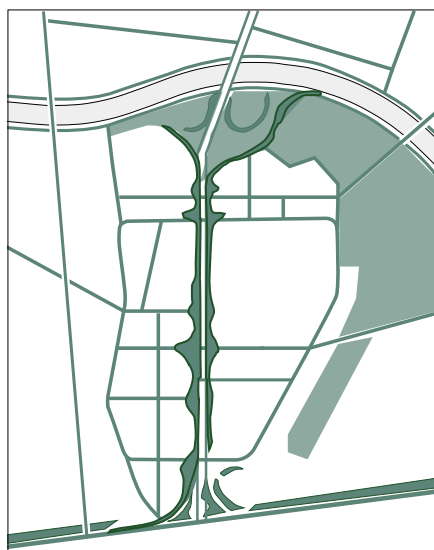
Het kader defineert individuele bouwvelden die flexibel te ontwikkelen zijn. Dat betekent:

1. De randvoorwaarden voor de ontwikkeling zijn niet vast bepaald, maar worden beschreven in een **richtinggevend masterplan**.

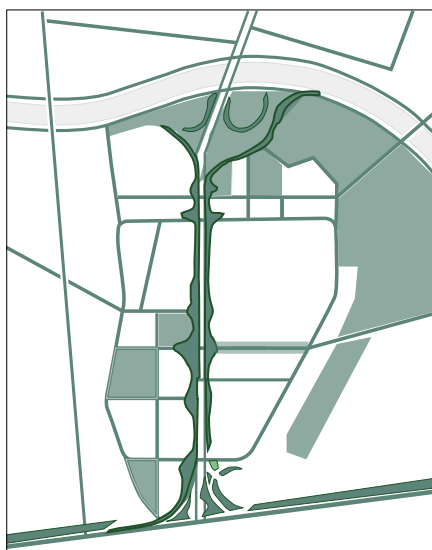
2. De ontwikkeling van de bouwvelden wordt begeleid door een **curator of gebiedsmanager**, die waakt over algemene kwaliteit en wenselijkheid van de ontwikkeling.

3. De curator engageert alle betrokkenen voor de ontwikkeling van een veld in een co-creatief proces voor de visievorming en uitwerking van de individuele bouwblokken.

-----  
*Er zijn verschillende invullingen van het raamwerk mogelijk. We werken in deze nota ter illustratie één mogelijkheid verder uit. Andere varianten kunnen in onderling overleg met alle partijen ontwikkeld worden.*  
-----



Vast bepaald raamwerk, met flexibel invulbare velden



Alternatieve invullingen van de kamers



Een nieuwe stedelijke figuur van Gent Sint Pieters tot The Loop

3.





---

# GROEN-BLAUW KADER ALS PUBLIEKE GARANTIE

---

# 3.1 HET GROENBLAUW KADER

## 3.1.1 STEDELIJK, DUURZAAM, MULTIMODAAL RAAMWERK

Het vaste kader voor de verdere ontwikkeling van The Loop bestaat uit een groenblauw raamwerk. Dit raamwerk garandeert in alle fases van ontwikkeling een hoogwaardige en performante publieke ruimte.

Het raamwerk biedt de volgende voordelen:

- Binnen één systeem en logica kunnen verschillende tekortkomingen van vandaag aangepakt worden: het framework biedt een netwerk voor zacht verkeer, brengt structuur aan de openbare ruimte, introduceert voor ruimte groen en water.

- Het raamwerk definieert een stedelijke structuur met kavels, straten en pleinen. Daarbinnen kunnen de verschillende deelprojecten apart ontwikkeld worden. Elke fase geniet van de gegarandeerde kwaliteit van het raamwerk.

- Instant kwaliteit: elk heeft garantie op een ontsluiting en een kwalitatieve omgeving

- Samenhang: het huidige RUP voorziet een ontwikkeling in velden, zonder veel ruimtelijke samenhang. De eenvoudige groene kamers verenigen de verschillende onderdelen in een consistent ruimtelijk concept.

- Flexibel faseerbaar: elk deelproject draagt in zijn gebied of kavel bij aan de realisatie van de volledige structuur. De volgorde speelt daarbij geen rol.

- Het raamwerk flexibel te modelleren en aan te passen aan de bestaande structuren en percelering, en kan zo ook doorgetrokken worden tot aan het station om The Loop en de stationswijk als een ruimtelijk geheel voelbaar en leesbaar te maken.

- Relatief goedkoop en eenvoudig uit te voeren.

- De randen van de kamers kunnen op verschillende manieren uitgevoerd worden, en zo plaats geven aan wat op die plek nodig of gepast is: water, groen, fietspad,...

- Langs de Pégoudlaan krijgt het raamwerk de vorm van **bermenlandschap**, dat het groengebied langs de Ringvaart over het hele gebied doortrekt, en de negatieve effecten van de Pégoudlaan mitigeert.

### zacht netwerk

Het netwerk voor traag verkeer op The Loop is onvolledig en mist de nodige kwaliteit om gebruikers en bezoekers met zachte modi naar en door het gebied te loodsen. Sommige zones zijn onbereikbaar met de fiets of te voet. De strategie van de kamers helpt het

netwerk te vervolledigen en aantrekkelijk te maken.

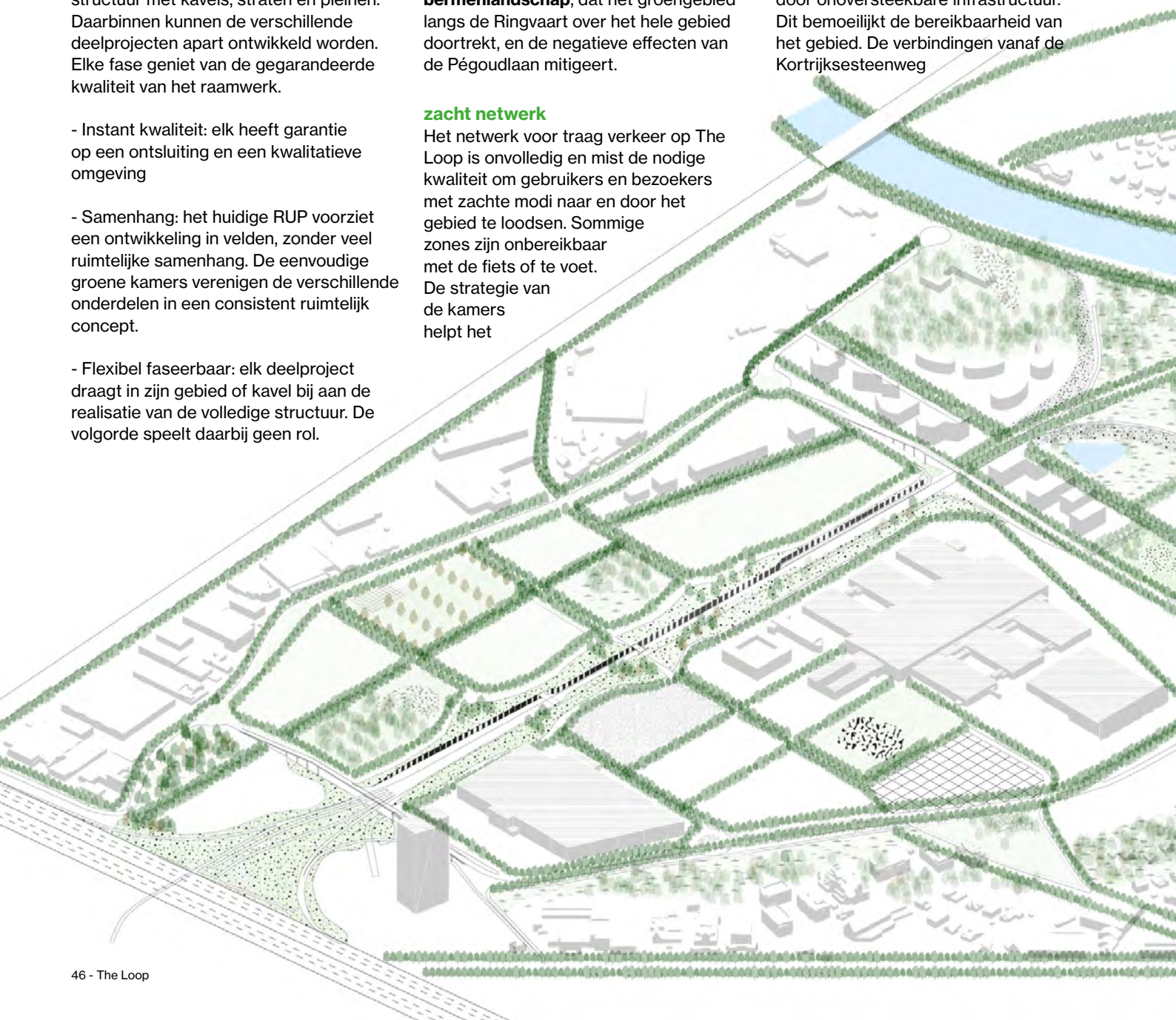
Het zachte netwerk moet op twee fronten aangevuld worden:

- Doorheen het gebied:

Binnen het plangebied van The Loop zelf zijn er nog enkele missing links en lastige barrières. Om de hele zone bereikbaar en doorwaadbaar te maken zal het netwerk op The Loop moeten aangevuld worden. Vooral de oost-west verbinding is problematisch.

- Naar het gebied:

The Loop is een eiland, omgeven door onoversteekbare infrastructuur. Dit bemoeilijkt de bereikbaarheid van het gebied. De verbindingen vanaf de Kortrijksesteenweg



en vooral met GSP zijn ondermaats. Om de potentie van de The Loop als **stationswijk** te ontsluiten, moet de fietsverbinding naar het station een opwaardering krijgen. **Het raamwerk loopt door tot aan station Gent Sint Pieters.**

Mogelijk inclusief een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart en een herprofilering van de Vaerwyckweg. Dit is verder te onderzoeken.

### Klimaatrobuust

De vergroening en ontharding van het gebied draagt substantieel bij aan Gent als klimaatrobuuste stad:

- De kamerstructuur verbindt verschillende groenzones in en rond het gebied - langs de ringvaart, spoor en snelwegbermen, bestaande groenbuffers
- en draagt zo bij tot de versterking van de **ecologische hoofdstructuur** van de stad.
- **Ontharding**: de huidige parkeervelden

worden onthard. De open kamers zijn groen en steeds waterdoorlatend.

- **Rewilding**: de groene kamers die niet intensief gebruikt worden voor bijvoorbeeld recreatie, worden ingezet voor wilde natuur, ecologisch waardevol en biodivers.

- **Ruimte voor water**: de kamerstructuur introduceert kanalen en grachten die kunnen bijdragen aan het waterbeheer op The Loop. In de groene kamers is ruimte voor wadi's en plassen.



Verbindend groenblauw raamwerk

## 3.1.2 ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

De ringvaart en de Leie zijn belangrijke ecologische hoofdstructuren in Gent. Beide waterlopen zijn drager van een reeks grote groengebieden in het zuiden van de stad, waaronder natuurparken Bourgoyen en Overmeers, recreatiedomein de Blaarmeersen en het Maaltepark.

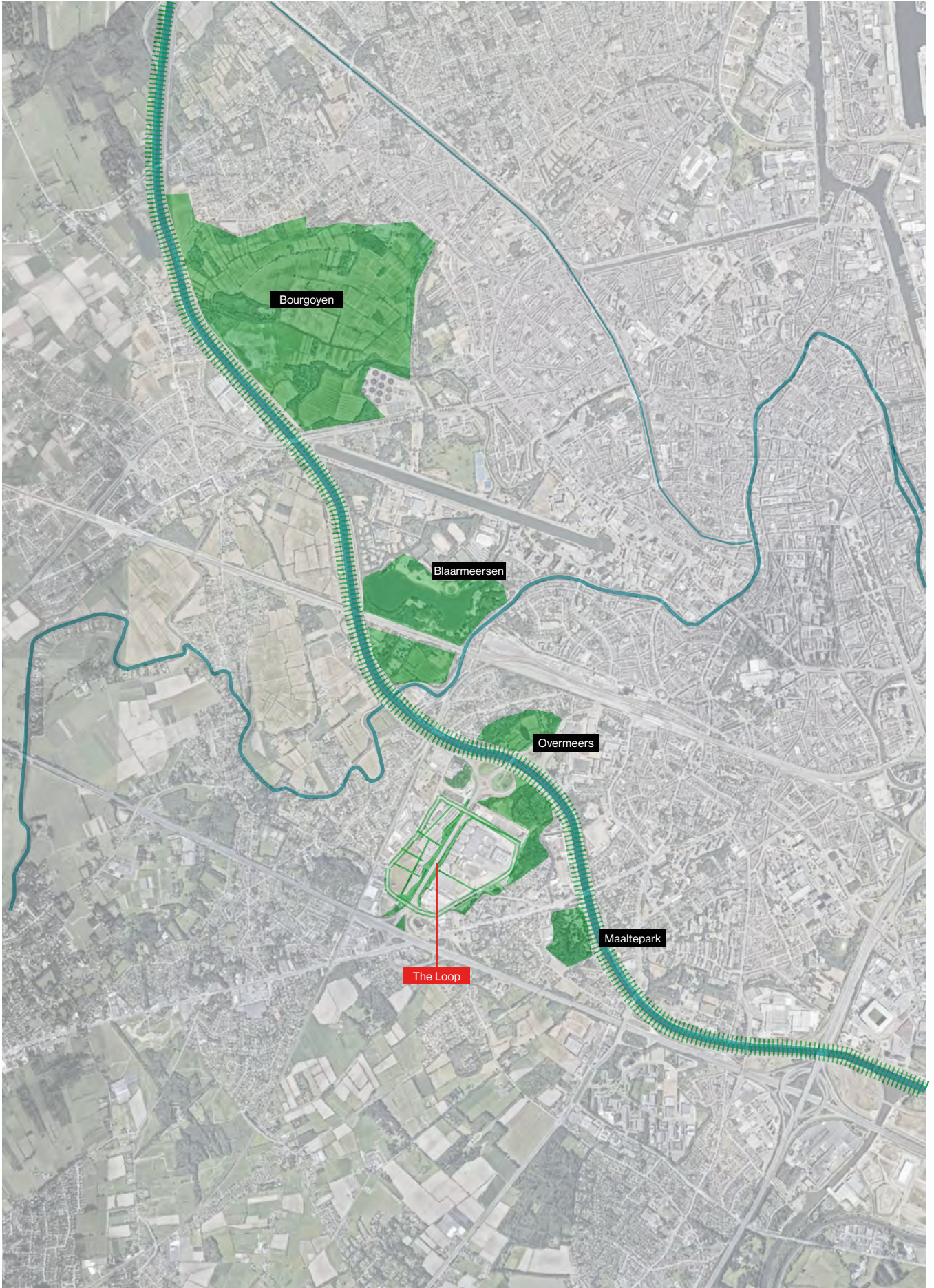
Door de ontwikkeling op The Loop in te bedden in een groen raamwerk kan het groen maximaal doordringen op The Loop. Zo wordt de nieuwe stadswijk deel van de grote groenstructuur Ringvaart-Leie. Het bermenlandschap waarin de Pégoudlaan wordt ingebed, is de voornaamste drager van deze groenstructuur.

*Ruimte voor Gent 2030* definieert verschillende klimaatassen, radiale groenfiguren die de groene rand verbinden met de centrumwijken. Met het groen-blauwe raamwerk als ruggengraat kan de The Loop een aanvullende groenstructuur op klimaatassen worden.



Klimaatassen (uit ruimte voor Gent 2030)





The Loop maakt deel uit van een reeks groensgebieden langs de Ringvaart

## 3.2 HIERARCHISCHE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR

### 3.2.1 NAAR STEDELIJK SYSTEEM

Het raamwerk definieert naast een groenstructuur en kaveldeling, ook de infrastructuur voor The Loop: een netwerk van straten en dreven. Dat betekent een fundamentele verschuiving: van een snelwegsysteem naar een stedelijke logica.

#### Doorwaadbaar en oversteekbaar

De Pégoudlaan (B402) vervult een belangrijke rol in het hoofdwegennet van Gent als verbinding tussen R4 en E40 en ontsluiting voor oa. Flanders Expo en Ikea. Bovendien is de Pégoudlaan de belangrijkste auto-ontsluiting voor de multimodale hub van Gent Sint Pieters.

Tegelijk is de Pégoudlaan een enorme barrière binnen The Loop en bemoeilijkt ze een kwalitatieve ontwikkeling van The Loop als doorwaadbaar en fijnmazig stedelijk gebied. Door het snelwegprofiel van de 'laan', met parallelwegen, ongelijkgrondse kruisingen, en zonder directe adressen draagt de Pégoudlaan

bij aan de verwarrende en onefficiënte navigatie.

We streven ernaar de verkeerskundige functies van de Pégoudlaan te behouden, maar in te passen in de stedelijke logica.

Dat betekent de introductie van een regulier systeem van lanen, dreven, fietspaden.

**Dit systeem ontsluit de verschillende ontwikkelbare velden en reeds bestaande bestemmingen voor alle modi.**

Tegelijk krijgt ook de openbare ruimte - de niet bebouwde velden- een duidelijk adres en **helder publiek statuut**. Dit in tegenstelling tot restruimte tussen gebouwen, die vandaag de open ruimte op The Loop uitmaakt.

Bestaande infrastructuur wordt zo goed mogelijk ingepast in dit systeem.

