

Het raamwerk ontsluit zowel de open ruimte als de ontwikkelbare velden voor alle modi

3.2.2 HIERARCHISCH SYSTEEM OP 4 NIVEAUS

De site van The Loop is volledig ontworpen vanuit een infrastructuurele logica, waaraan elke andere kwaliteit ondergeschikt is. Om de noodzakelijke stedelijke omslag te kunnen maken, stellen we voor het eindimensionale snelwegstelsel om te vormen tot hiërarchisch systeem met 4 lagen. Dat betekent:

1. Ontdubbelen van de Pégoudlaan in doorgaand en lokaal verkeer. De Pégoudlaan en de aansluitingen met de E40 worden ingepast in een bermenlandschap.

2. Een rondweg van tweede orde, als lokale verdeelweg en buffer

tussen het hogere wegennet en het lokale systeem. De rondweg wordt een tweerichtingsstelsel, waardoor varrenderende en omslachtige omrijbewegingen verdwijnen.

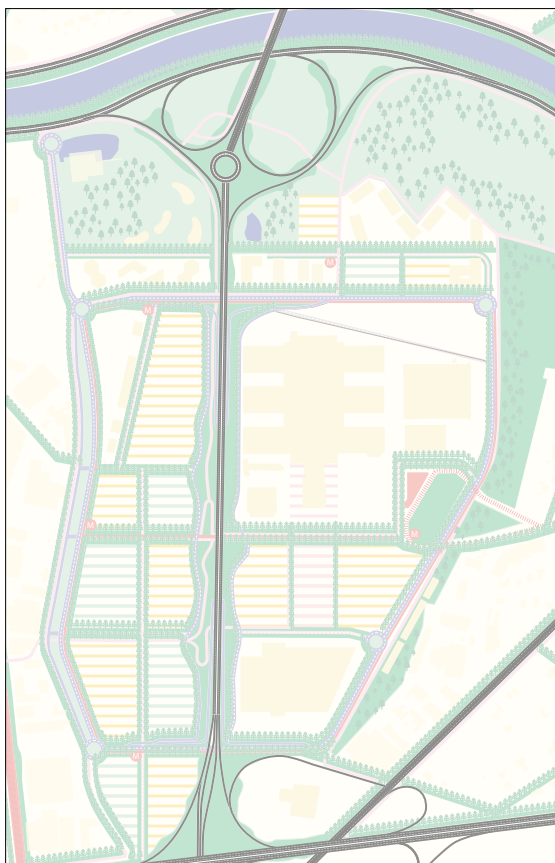
3. Lokale dreven en stadsstraten voor ontsluiting van de velden, lokaal verkeer en hulpdiensten

4. Een netwerk van fiets- en wandelinfrastructuur dat verknoopt met de omliggende wijken, en een vlotte en veilige verbinding naar Gent Sint Pieters biedt. Nieuwe bruggen verbinden de oostelijke en westelijke wijken met elkaar. Met deze aanpassingen blijven de grote verkeersgenererende functies in de eerste

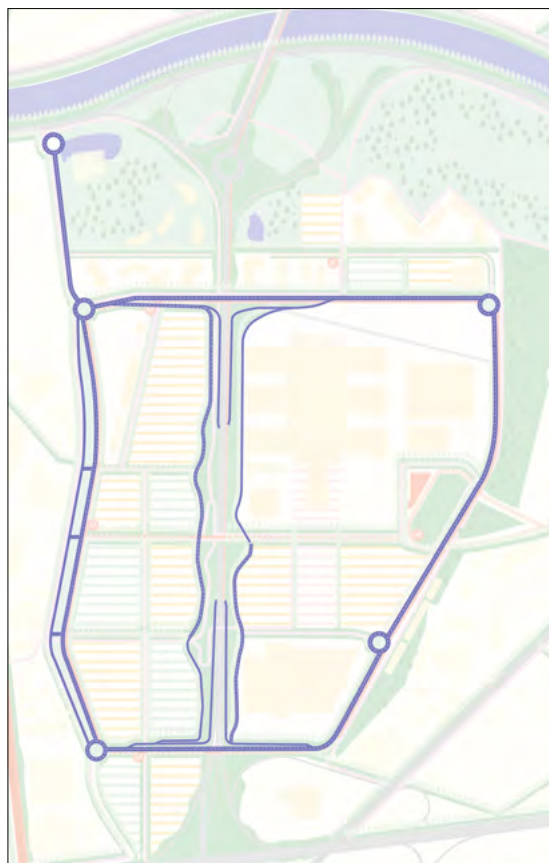
plaats verbonden aan de snelweg, en is sluipverkeer via de aansluitende wijken uitgesloten. Tegelijk verandert het gebied zelf in stadswijk, met bijhorende straten en kruispunten.

Waar mogelijk zal bestaande infrastructuur hergebruikt worden (zie verder onder 3.4.3). We bespreken het circulatiesysteem voor verkeer in het hoofdstuk mobiliteit (hoofdstuk 5).

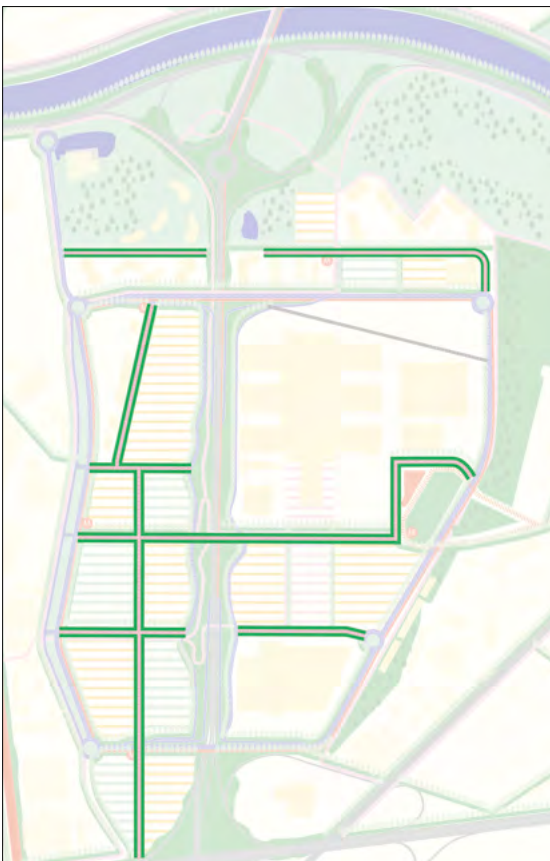
In de vervolgfase zullen deze principes verder uitgewerkt moeten worden, in overleg met de wegbeheerders en bevoegde overheden.



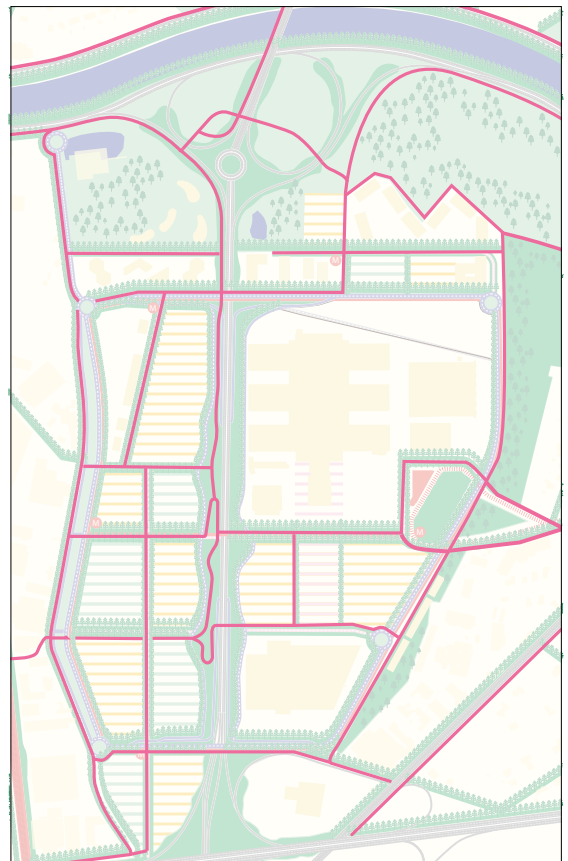
1. Hoofdwegennet: E40, Pégoudlaan en R4



2. Secundaire rondweg als verdeelweg



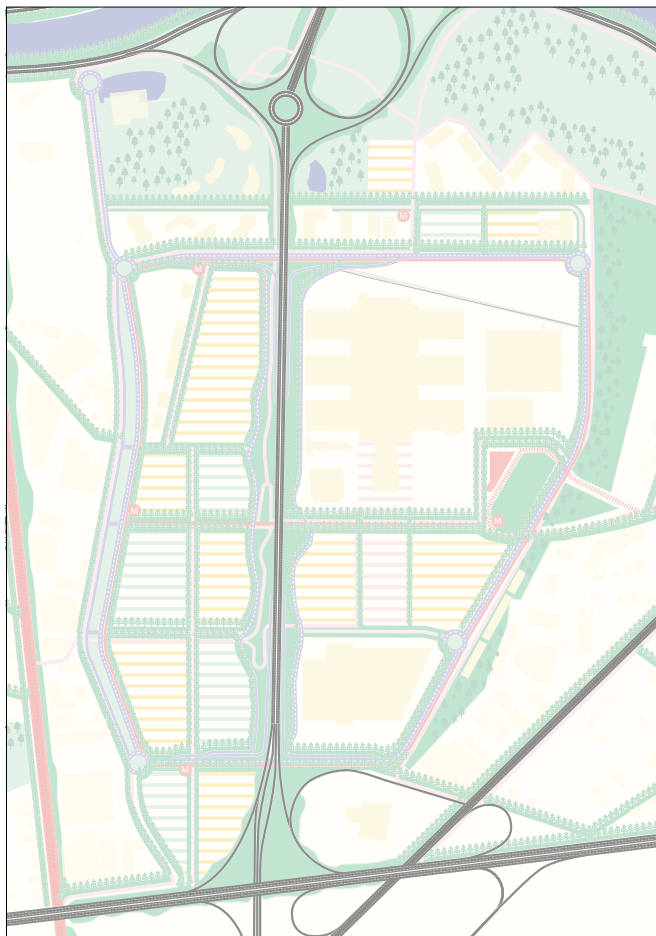
3. Lokale dreven ontsluiten de ontwikkelbare gebieden



4. Netwerk van fiets- en voetpaden doorweeft het gebied en verbindt The Loop met de omliggende wijken

3.3 TYPEPROFIELEN VAN HET RAAMWERK

3.3.1 PEGOUDLAAN



Pégoudlaan

De Pégoudlaan transformeert van een 2x4 snelweg naar een ontdubbeld systeem met een doorgaande weg en een lokale weg.

De doorgaande weg heeft 2x2 rijstroken (+ twee pechstroken. Vandaag kent de Pégoudlaan geen pechstroken, gezien er voldoende rijstroken zijn om te kunnen uitwijken indien nodig. In de nieuwe configuratie is een pechstrook wel noodzakelijk). De laan is ingebed in een bermenlandschap dat de geluidsdruk op de omgeving vermindert en een groene corridor voorziet voor zacht en lokaal verkeer.

Door de Pégoudlaan in te bedden in een bermenlandschap, verbetert de leefbaarheid van het gebied substantieel. Dit laat is essentieel voor de transformatie van The Loop. In de vervolgfase zal de exacte inpassing van verschillende programma's langs de hoofdstructuur verder onderzocht moeten worden in functie van de leefbaarheid.

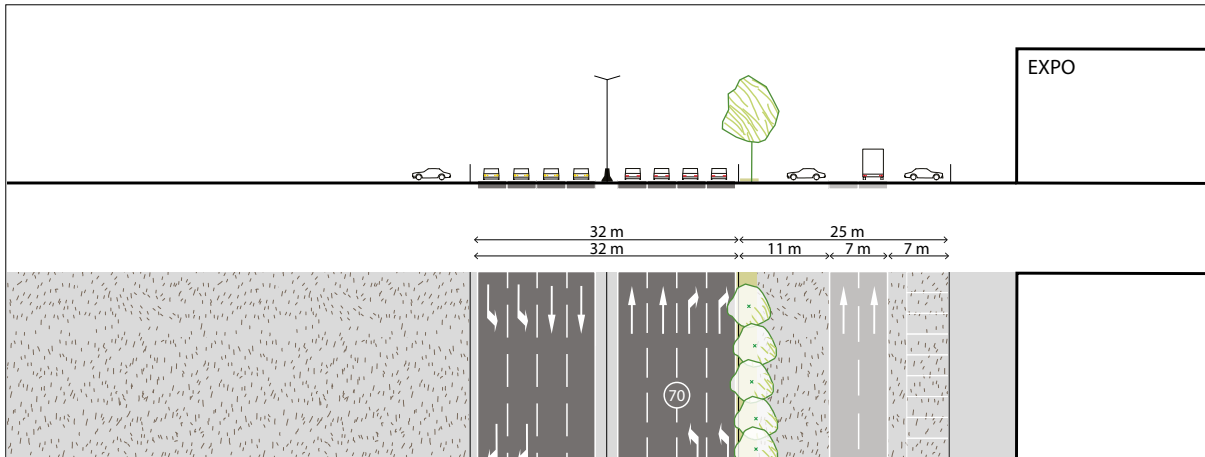
De hellingsgraad van de bermen kan variëren naargelang de aanpalende ontwikkelingen, noodzakelijke aanloophellingen voor fietsers, etc.

Ter hoogte van Flanders Expo moet de steiltegraad bepaald worden in functie van de nodige ruimte voor logistieke operaties. Indien nodig kan de berm hier vervangen worden door een geluidswand. Dit zal verder in detail moeten onderzocht worden in de vervolgfase.

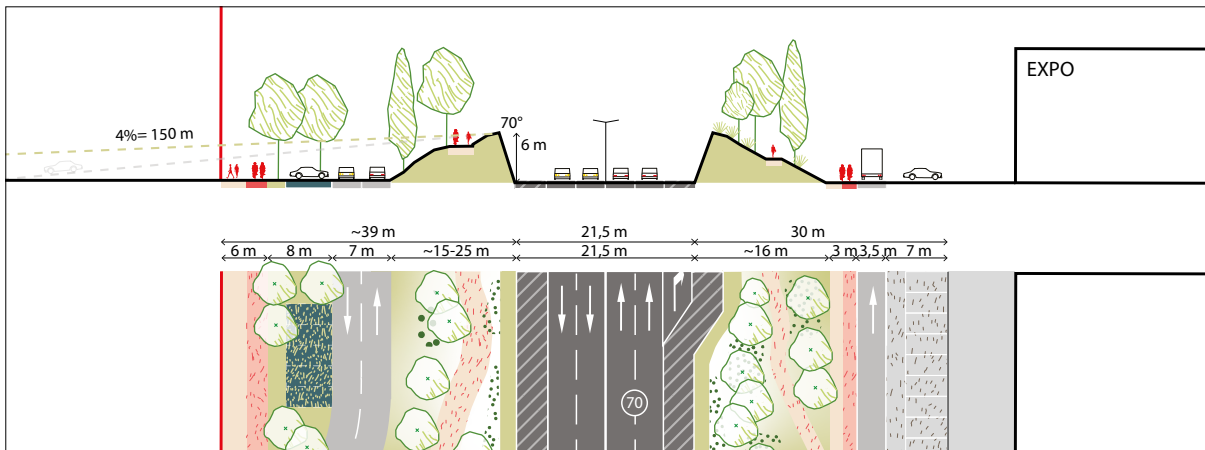


Bermenlandschap

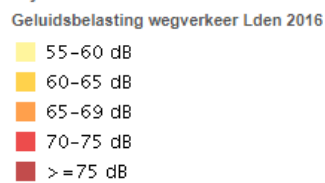
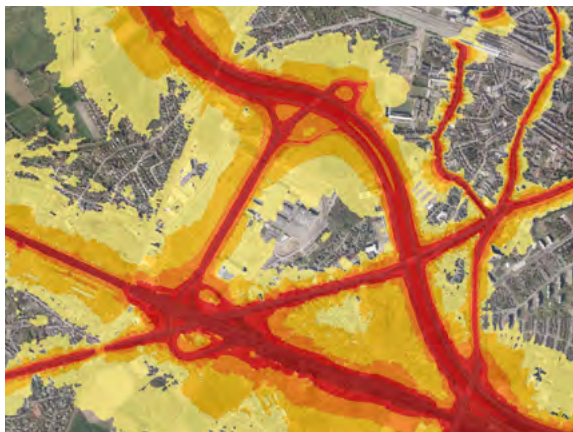




Huidig profiel Pégoudlaan

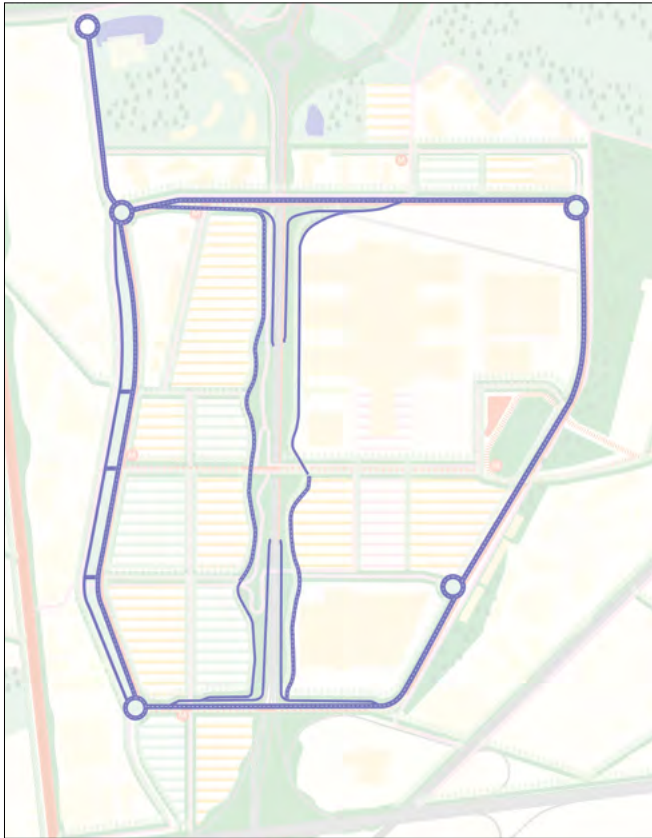


Nieuw profiel Pégoudlaan



Geluidsbelasting op de site (bron: geopunt 2020)

3.3.2 RONDWEG - STEDELIJKE BOULEVARD



Rondweg

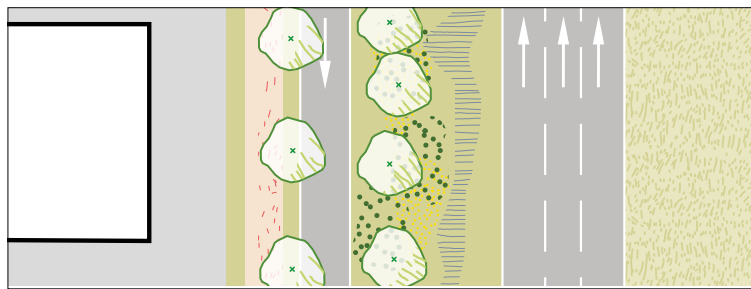
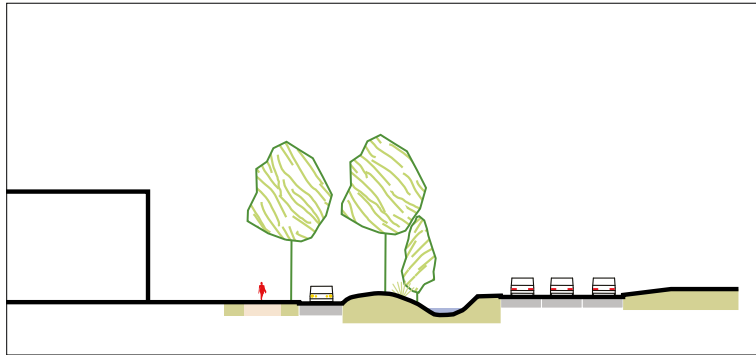
De rondweg omheen het gebied doet dienst als lokale verdeelweg en aansluiting met de Pégoudlaan. Ze sluit op het hoger niveau aan op de Pégoudlaan en op het lager niveau op de lokale dreven.

Het huidige profiel van doorgaande weg met parallelwegen, wordt omgezet naar een stedelijke boulevard, met ruimte voor fietsers en een vrije baan voor collectief vervoer, ingebed in groenruimte.

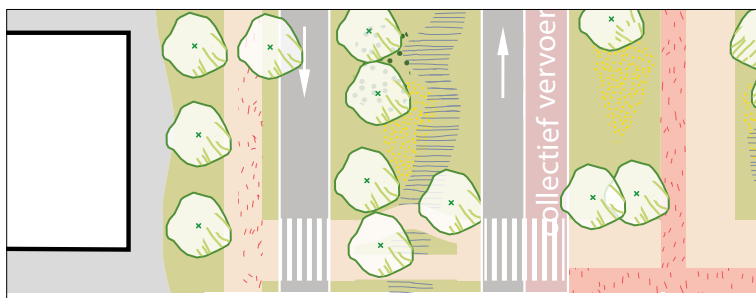
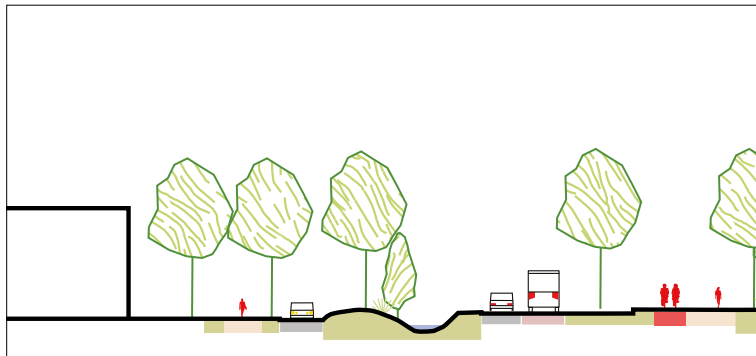


Een groene stedelijke boulevard



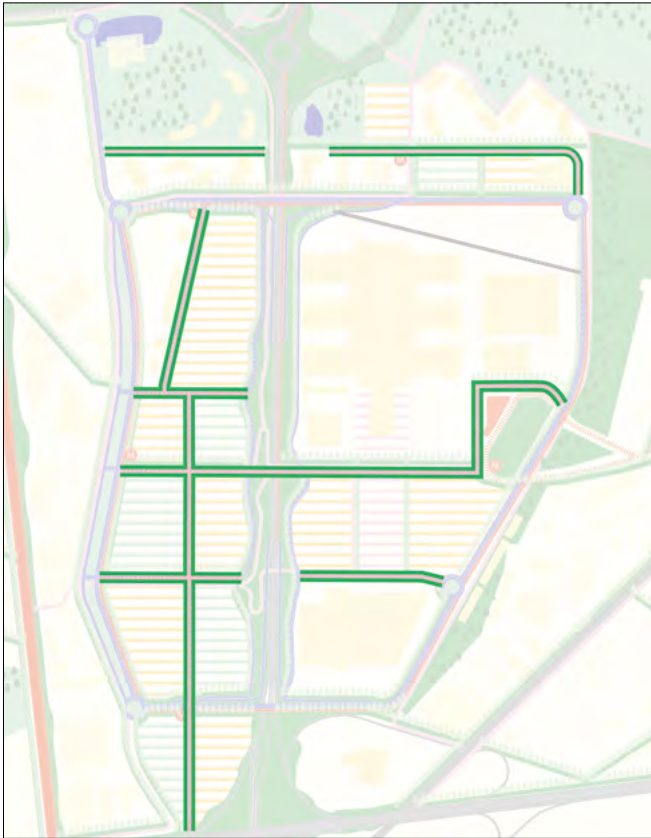


Huidig profiel ringweg



Nieuw profiel, rondweg als stedelijke boulevard

3.3.3 LOKALE DREVEN



De kamers zijn afgeboord en ontsloten met een systeem van dreven. Deze straten hebben een breed profiel, met ruimte voor afgescheiden fietsstroken en voetpaden, ingebed in een groenblauwe structuur.

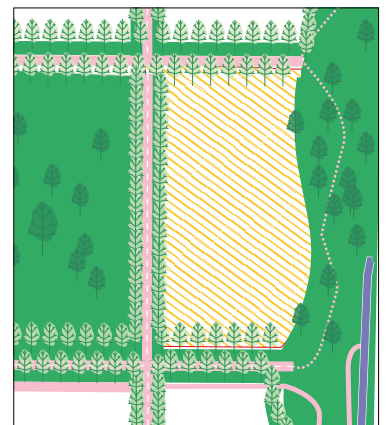
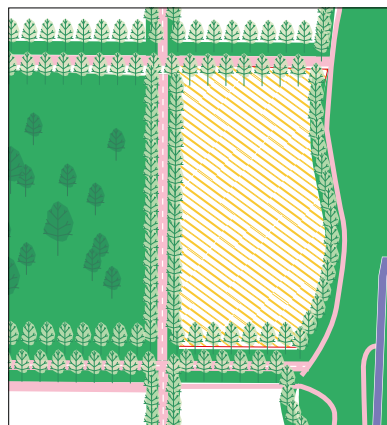
De straten zijn **lokale ontsluitingen** voor de bouwblokken, en dienen als noodzakelijke wegen voor **hulpdiensten**. Ze zijn echter nooit doodlopend.

De straten integreren zich in het groenblauwe raamwerk door hun profiel en materialisatie. Bomenrijen, wadi's en grachten en halfverhardingen kunnen helpen deze lokale ontsluitingswegen in te passen in het groenblauwe netwerk, en een continue groenstructuur te creëren.

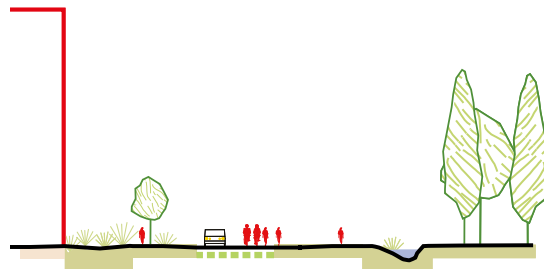
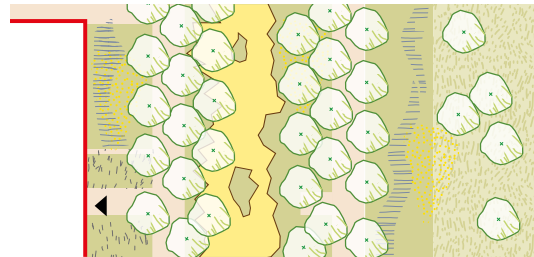
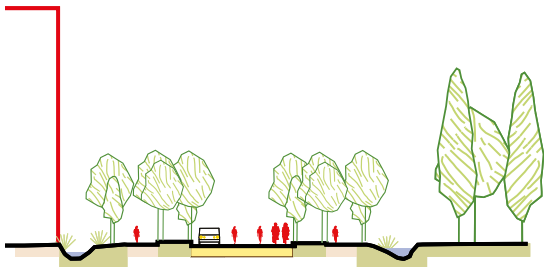
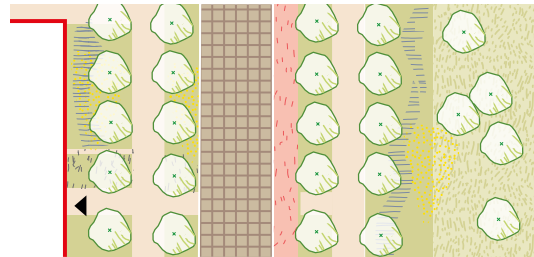
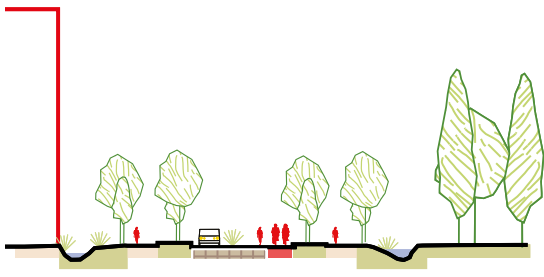
Door hun lokale karakter en beperkte verkeersfunctie kunnen de dreven uitgevoerd worden in waterdoorlatende materialen of halfverhardingen.

Het exacte ontwerp en materialisering is in de vervolgfase verder uit te werken.

Lokale dreven



Varianten voor de aansluiting van de dreven. De infrastructuur kan verschillende vormen aannemen om de relatie tussen de bebouwing en het groen te versterken: 1. alzijdig omheen het bouwblok, 2. aansluiting op een fietspad/brandweerweg, 3. directe aansluiting op het park. Dreven en straten lopen echter nooit dood.



Mogelijk variante profielen. Het exacte profiel en materialisatie van de dreven is bij verdere uitwerking te bepalen, en kan in functie van de nodige ontsluitingen en aanpalende programma's

LOKALE DREVEN - REFERENTIES



Integratie van een ontsluiting voor traag verkeer, lokaal autoverkeer en hulpdiensten in een groen-blauwe infrastructuur



Integratie van een ontsluiting voor traag verkeer, lokaal autoverkeer en hulpdiensten in een groenblauwe infrastuctuur



lokale dreven kunnen uitgevoerd worden in waterdoorlatende materialen of halfverhardingen

3.4.3 HERGEBRUIK & ONTHARDING

We ambiëren zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur te gebruiken en in te passen in het nieuwe raamwerk. Maar de herschikking en downgrading van de infrastructuur, laat ook toe om het gebied substantieel te ontharden.

Een eerste inschatting geeft aan dat ongeveer 40.000m² aan infrastructuur zou kunnen verwijderd worden. Daar staat ongeveer 27.000m² aan nieuwe ontsluitingen tegenover. Maar door hun karakter van lokale wegen, dreven en voetpaden, kunnen deze voor een

groot deel als waterdoorlatende verharding of halfverharding worden aangelegd, zoals hierboven aangegeven.

Het netto resultaat is dus een grootschalige **onthardingsoperatie** op The Loop.

De figuur hieronder geeft de zones die vandaag gebruikt worden voor infrastructuur die kunnen onthard worden in functie van de aanleg van het raamwerk. (De huidige parkings worden hierbij nog niet in rekening gebracht.)



Ontharding en downgrading van de infrastructuur.



3.4 ZONES VOOR DECOMPRESSIE

3.4.1 PARKEN, PLEINEN EN NATUURGEBIEDEN

Binnen het raamwerk worden bebouwde kamers afgewisseld met onbebouwde.

De onbebouwde kamers worden volledig ingezet voor groenvoorziening, ecologische functies, sport- en spel en andere wijkvoorzieningen. **De groene zones worden verspreid over het projectgebied**, aanvullend op de concentraties aan groen in het noorden en oosten van het projectgebied die in het huidige RUP voorzien zijn.

Samen met de **lineaire groenstructuren** van het raamwerk (1) zelf, het **bermenlandschap** (2) langs de Pégoudlaan en de **bestaande groenmassieven** (3) op en langs de site, vormen de **groene kamers** (4) een **aaneengesloten, doorlopend landschap**.

In totaal is ongeveer 70.000m² extra voorzien voor groen ten opzichte van de groenvoorziening in het huidige RUP. Daarnaast is het raamwerk zelf, met de dreven en grachten, goed voor

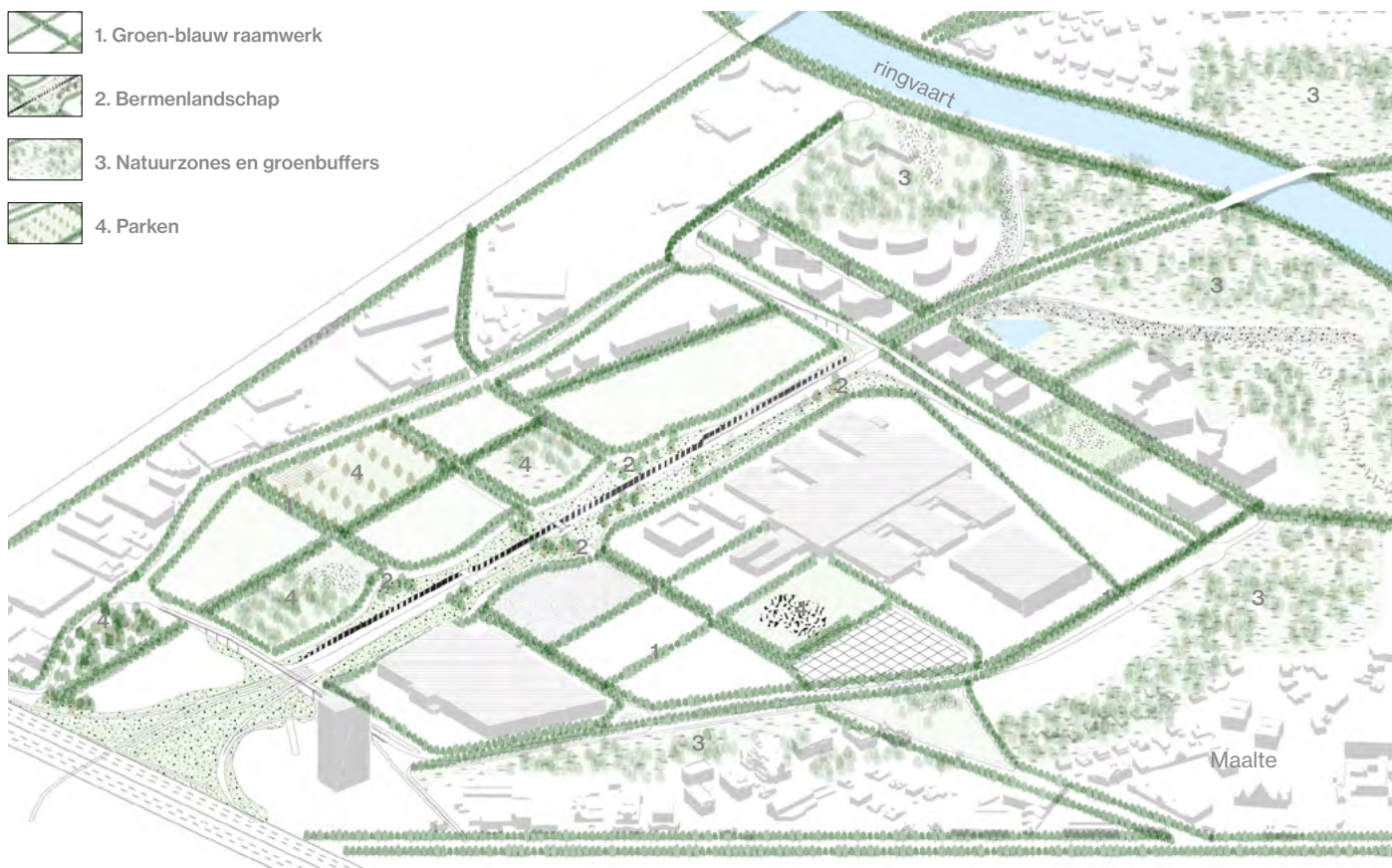
ca. 60.000m². Dat komt bovenop de ca. 150.000m² groen die in het RUP voorzien was.

De groenbuffer tussen de Maaltewijk en The Loop die ook in het RUP voorzien is, blijft behouden en wordt versterkt.

Het ontwerp van de publieke ruimte en groenvoorzieningen is onderdeel van de vervolgfases. De groene ruimtes worden ontworpen in relatie tot de aanpalende ontwikkelingen en de algemene richtlijnen van de stad inzake groenvoorzieningen. Zo kunnen de open ruimtes rond de expo zich meer richten op events en stadsbrede functies, terwijl andere meer ecologisch of wijkgericht zullen zijn.

Aspecten zoals waterbeheer en biodiversiteit maken deel uit van het vervoltraject.

De pagina hiernaast geeft ter illustratie enkele mogelijke invullingen van de openbare ruimte.



Groenstructuur op The Loop



Gemeenschapstuinen



Sport



Park



Moestuin



Wadi's en wetlands



Bos en wilde natuur



Events



Speeltuin

3.5 QUICK SCAN KOSTEN

De realisatie van voorliggend plan vereist bijkomende investeringen in infrastructuur, groen en openbare ruimte.

De tabel hiernaast geeft een eerste inschatting van nodige investering in het raamwerk en de openbare ruimte. De tabel toont zowel investeringen op gewestelijk niveau (Pégoudlaan, hoofdfietsnetwerken) als op gemeentelijk niveau (straten, pleinen, groenruimtes en lokale fietsroutes)

Dit is een eerste verkennende oefening die in komende vervolgfasen zal verfijnd moeten worden.

In hoofdstuk 6 van deze nota beschrijven we een strategie en verdeling van verantwoordelijkheden bij de uitvoering van deze investeringen.

1 Groen raamwerk-straten en lanen		eenheid	hoeveelheid	eenheidsprijs €	€	
1	straat type 2 (kamers)	heraanleg/vergroenen	m ²	4 800	70	336 000
		straat 1	m ²	5 700	70	399 000
		straat 2	m ²	8 800	70	616 000
		straat 5	m ²			
	nieuw aan te leggen incl beplanting, riolering etc	straat 3	m ²	5 200	150	780 000
		straat 4	m ²	3 100	150	465 000
		straat 6	m ²	13 800	150	2 070 000
		straat 7 (ex plein)	m ²	3 500	150	525 000
2	straat type 3 (rondweg)	bleriotlaan west	m ²	12 000	100	1 200 000
		bleriotlaan oost	m ²	3 500	100	350 000
		crombezlaan	m ²	7 500	100	750 000
3	afbraak	uitbreken asfalt verkeersborden etc	m ²	16 200	15	243 000
TOTAAL					8 034 000	
Studiekost					0,15	1 205 100
onvoorzijene					0,15	1 205 100
Totaal						10 444 200
BTW					0,21	2 193 282
TOTAAL						12 637 482

2 parken & pleinen		eenheid	hoeveelheid	eenheidsprijs €	€	
1	parkaanleg	west	m ²	41 000	150	6 150 000
		oost	m ²	25 000	150	3 750 000
		noord	m ²	6 500	150	975 000
		groenbuffer maalte	m ²	5 000	10	50 000
TOTAAL					10 925 000	
Studiekost					0,15	1 638 750
onvoorzijene					0,15	1 638 750
Totaal						14 202 500
BTW					0,21	2 982 525
TOTAAL						17 185 025

3 aanpassing pégoudlaan (aanpassing infra + bermen)		eenheid	hoeveelheid	eenheidsprijs €	€	
1	aanpassingen infra	uitbreken asfalt, signalisatie...	m ²	24 000	20	480 000
		rooien bomen	st	40	100	4 000
		nieuw aan te leggen				
		aanpassen riolering pegoud	m ²	1 000	100	100 000
		parallelweg west	m ²	5 500	100	550 000
		parallelweg oost	m ²	5 600	100	560 000
2	bermen grondverzet	fietspad	m ²	1 000	40	40 000
		berm west	m ³	38 000	40	1 520 000
		berm oost	m ³	40 000	40	1 600 000
3	inzaaiing/beplanting bermen	berm west	m ²	18 000	5	90 000
		berm oost	m ²	15 000	5	75 000
4	gewapende taluds kunstwerk in gewapende grond	berm west	m ²	5 000	100	500 000
		berm oost	m ²	5 500	100	550 000
TOTAAL					6 069 000	
Studiekost					0,15	910 350
onvoorzijene					0,15	910 350
Totaal						7 889 700
BTW					0,21	1 656 837
TOTAAL						9 546 537

4 kunstwerken		eenheid	hoeveelheid	eenheidsprijs €	€	
1	brug 1	pégoudlaan 15m	st	1	2 000 000	2 000 000
2	brug 2	fietsbrug ringvaart 120m, 60m oversp	st	1	8 000 000	8 000 000
3	verbreding bruggen pégoudlaan	fietsbrug naast bestaande bruggen	st	2	200 000	400 000
TOTAAL					10 400 000	
Studiekost					0,15	1 560 000
onvoorzijene					0,15	1 560 000
Totaal						13 520 000
BTW					0,21	2 839 200
TOTAAL						16 359 200

TOTAAL BOUWKOSTEN			35 428 000
TOTAAL STUDIES	0,15		5 314 200
ONVOORZIENE	0,15		5 314 200
BTW	0,21		9 671 844
TOTAAL			55 728 244