

4.6. FINANCIËLE HAALBAARHEID

De realisatie van voorliggend plan vereist aanzienlijke investeringen in infrastructuur, groen en openbare ruimte. Deze investeringen moeten deels worden opgebracht door het te realiseren vastgoedprogramma. Indien er sprake zou zijn geweest van een eenvoudige ontwikkellocatie, historie en eigendomssituatie, zou het bepalen van deze bijdrage een eenvoudige opgave zijn geweest. De situatie in The Loop is echter complex. Er is sprake van meerdere eigenaren, zowel publiek als privaat, die verschillende belangen hebben.

Door diverse partijen zijn er in het verleden al aanzienlijke investeringen gedaan die als boekwaarden en historische kosten drukken op de balansen. In de voorafgaande perioden zijn tevens afspraken gemaakt over het te realiseren programma en de afrekenmechanismes.

We moeten concluderen dat er op dit moment in het proces nog te veel onduidelijkheid is om te komen tot harde financiële conclusies en uitspraken. Hier komt nog bij dat gedurende het project de focus steeds meer is komen te liggen op

een flexibel invulbaar RUP. Een flexibel plan is lastiger om financieel door te rekenen, omdat er geen vaste aanknopingspunten zijn ten aanzien van programma, faseringen en dergelijke. Een harde financiële doorrekening zou op dit moment ook het proces niet verder helpen, belangrijker is dat alle betrokken partijen vertrouwen hebben in de onderlinge samenwerking, het flexibele RUP en de mogelijkheden om binnen dit flexibele kader te komen tot rendabele en gedragen oplossingen.

In een later stadium zou de Toolbox wel kunnen worden gebruikt bij het zoeken naar optimale interpretaties van het flexibele RUP.

Zoals eerder gezegd vraagt de realisatie van voorliggend plan vereist bijkomende investeringen in infrastructuur, groen en openbare ruimte.

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

5.



An aerial, isometric illustration of a city, rendered in various shades of green. The scene shows a dense urban layout with numerous rectangular buildings of varying heights and sizes. A network of roads and streets is visible, with several small, stylized vehicles (cars and trucks) scattered throughout. A prominent feature is a large, dark green oval shape in the lower-left quadrant, possibly representing a park or a specific urban area. The overall aesthetic is clean and modern, with a focus on green spaces and urban infrastructure.

MOBILITEIT & PARKEREN

5.1 MULTIMODALE STRATEGIE

5.1.1 ALGEMEEN MOBILITEITSCONCEPT

De omslag van snelweglocatie naar stadswijk gaat uiteraard samen met een strategie om van The Loop een multimodaal ontsloten stedelijk gebied te maken.

Die strategie vertrekt van volgende uitgangspunten:

1. Een betere **aanhechting op GSP** voor **zacht verkeer**: fiets, voetgangers en andere lichte transportmodi.
2. Een **betere verbinding van en naar GSP** met **collectief vervoer**, als uitbreiding op het bestaande aanbod van De Lijn.
3. Aanpassing van de huidige snelweginfrastructuur naar het stedelijk raamwerk. Dit **raamwerk** van dreven, fiets- en voetpaden omvat **vlotte en veilige tracés voor zachte modi en collectief vervoer**.
4. Uitbouw van een lokaal netwerk van **mobipunten** die het volledige gebied bedienen.
5. Betere **oversteekbaarheid Pégoudlaan** om het volledige projectgebied met andere modi dan de auto te ontsluiten. Dit omvat ook een downgrading van de Pégoudlaan van een 2x2 naar een 2x1 profiel en bijkomende fietsbruggen.

6. Gemengde ontwikkelingen met een **ander mobiliteitsprofiel** dan de eerder geplande ontwikkelingen, waardoor het aantal bewegingen meer is gespreid in de tijd.

7. Flexibele en gespreide parkeerstrategie met ingebouwde **incrementaliteit** voor het eventparkeren.

8. De uitstekende **autobereikbaarheid** van The Loop via de E40 en R4 blijft behouden, met de Pégoudlaan (B402) als verbinding tussen beiden. De herschikking van de infrastructuur houdt wel een **downgrading** van de Pégoudlaan in, en een aanpassing van de verkeerscirculatie.

GEN-Station

Het voorgestelde treinstation 'The Loop' hebben we niet opgenomen in de algemene mobiliteitsstrategie voor The Loop.

De ontwikkeling van een GEN-station dat The Loop bedient, zou uiteraard een meerwaarde zijn. Maar het station staat voorlopig niet in de lange termijn plannen van de NMBS en is dus op korte termijn heel onzeker. De ontwikkeling van het gebied mag niet afhankelijk zijn van een onzekere factor.



Huidige bushalte op The Loop

5.1.2 FIETSNETWERK

Het fietsnetwerk wordt opgewaardeerd en aangevuld. Missing links in het netwerk worden weggerukt.

Concreet:

1. Fietsbruggen over de Pégoudlaan: een nieuwe brug en lokale verbredingen van de bestaande bruggen

2. Een nieuwe brug over de ringvaart voor een betere verbinding met GSP. De exacte inpassing en fietstracés zijn in een vervolgfase verder te onderzoeken.

We zien vandaag twee mogelijke opties:

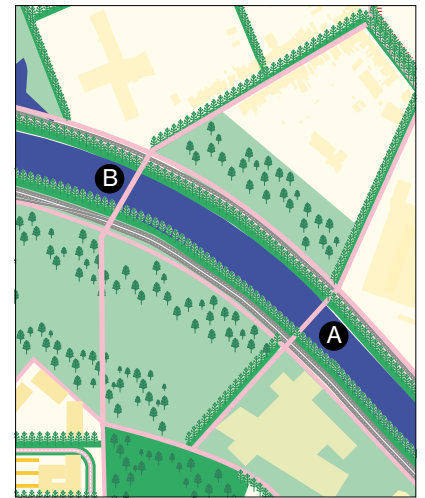
A. achter Maria Middelaars met aansluiting ter hoogte van 'De Oase'. Dit tracé heeft de voorkeur van de buurtgroepering WMV Sint Denijs Westrem.

B. direct aangesloten op de Schoonmeersstraat, verbonden met The Loop door de groenzone.

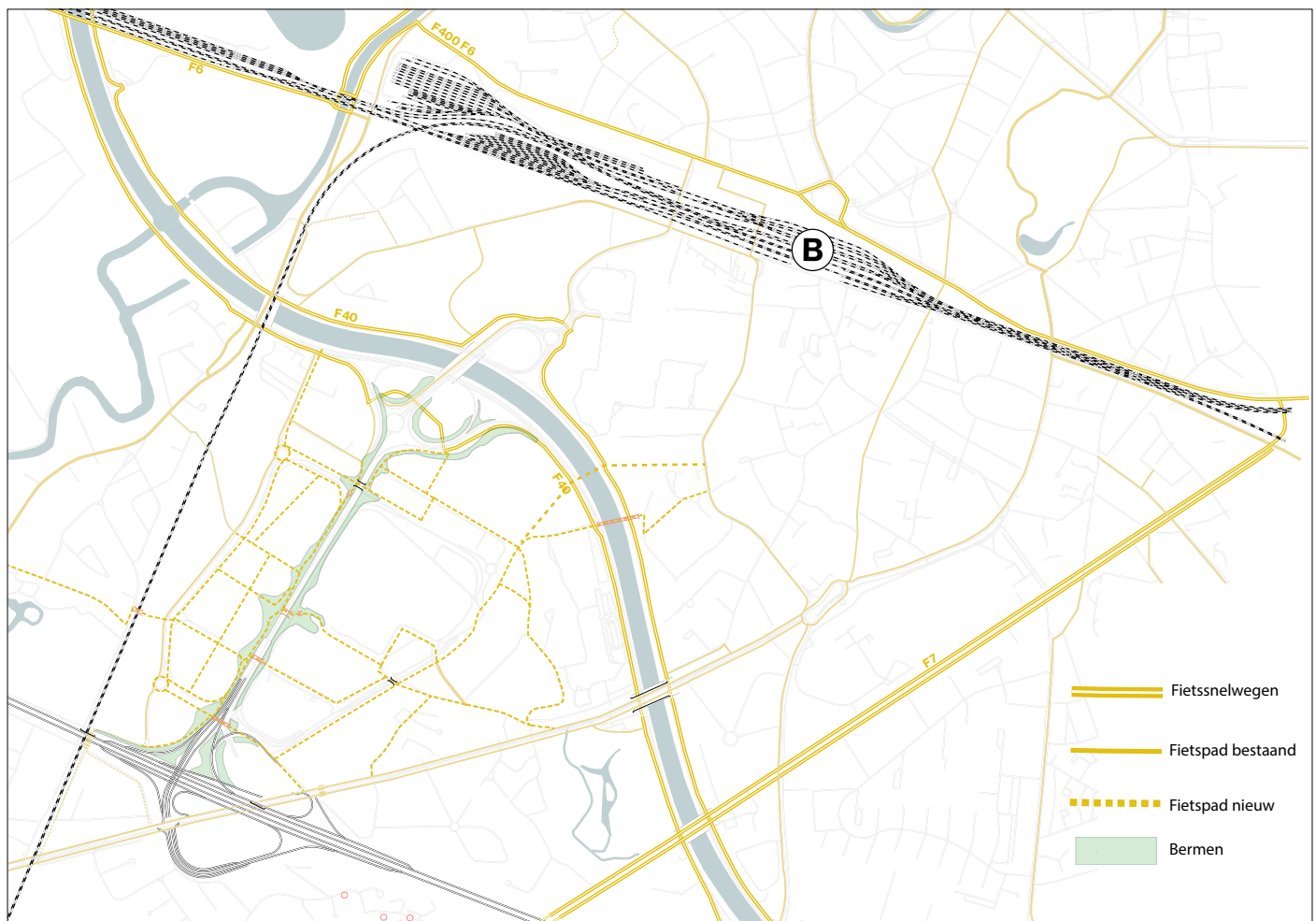
3. Een fijnere dooradering van het gebied door middel van het raamwerk

4. Opwaardering van de bestaande onderdoorgangen.

5. Betere verbindingen met Sint Denijs Westrem. Daarvoor onderzoeken we twee opties: Delbequelaan of Steenaardestraat.



Tracé opties fietsbrug over de Ringvaart



Fijnmazig fietsnetwerk

5.1.3 COLLECTIEF VERVOER

Huidige bediening door De Lijn

De Lijn bedient The Loop met tramlijn 1 en busbundel 7. Geen van deze verbindingen biedt echter een rechtstreekse en directe verbinding met GSP. Beide verbindingen zijn gemodelleerd om enkele grote tussenliggende attractiepolen te bedienen, zoals Maria Middelaars, Don Bosco en campus Schoonmeersen.

De OV-loop (tramlus) die door De Lijn zou geëxploiteerd worden, werd eenzijdig geannuleerd omdat een vrije OV-baan technisch niet haalbaar werd geacht. Daardoor zijn de westelijke en noordelijke velden van The Loop vandaag niet bediend door OV.

Een rechtstreekse verbinding van The Loop naar GSP valt buiten het kernnet en bijgevolg buiten de kerntaak van De Lijn. Dat betekent dat de Vervoerregiraad (VRR) daarvoor mogelijks dient te rekenen op derden.

Probleemstelling

Om The Loop samen met Schoonmeersen te integreren en toegankelijk te maken als stationswijk, zijn verschillende zaken belangrijk vanuit mobiliteitsoogpunt.

- Ten eerste gaat het hier, in relatie tot het concept 'basisbereikbaarheid', over een mengvorm tussen 'vervoer op maat' en 'aanvullend vervoer'. Dit betekent dat we moeten aantakken op twee grote hubs die gelukkig zeer nabij zijn: GSP en een grote P+R onmiddellijk aan de afrit van de snelweg.

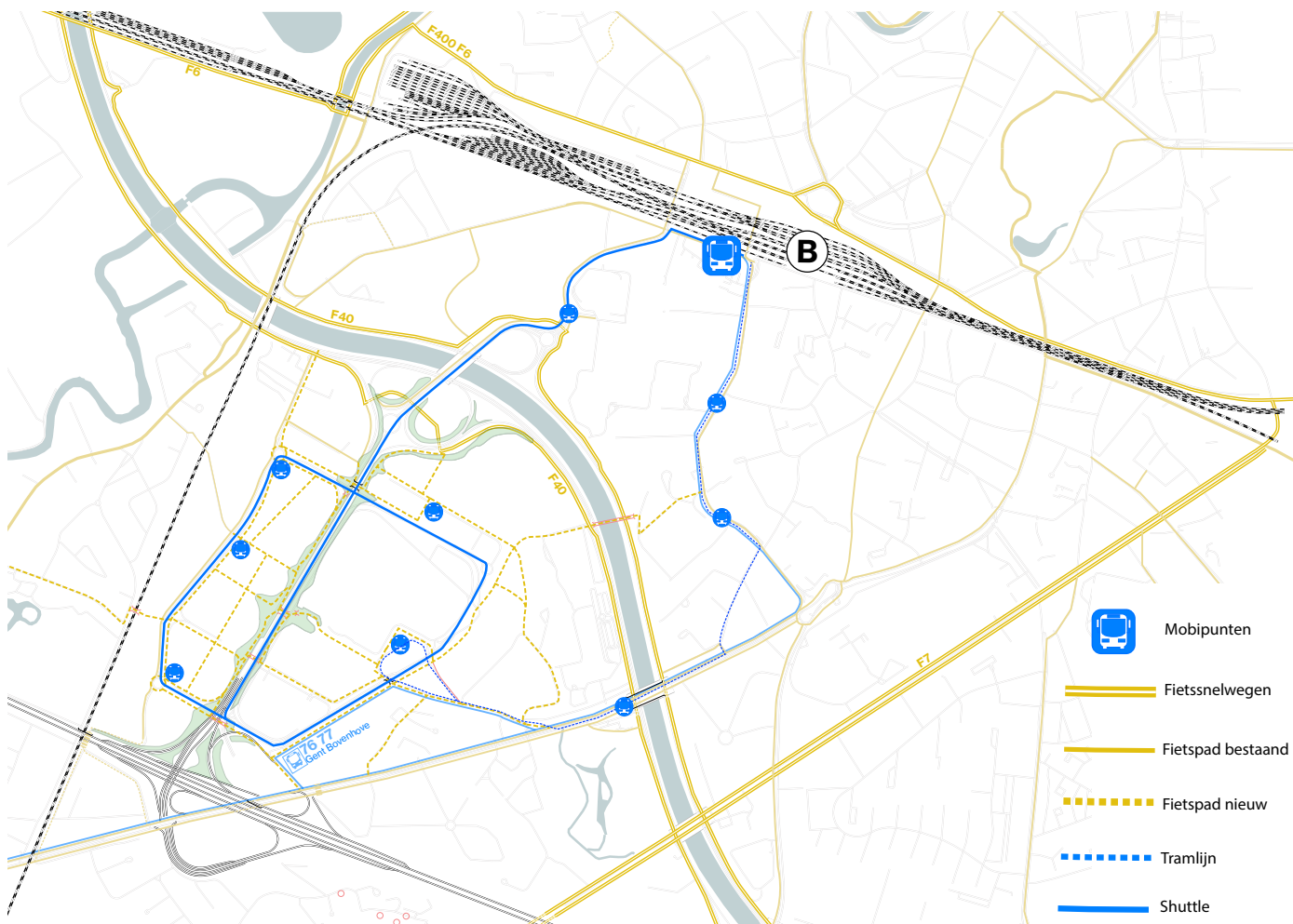
GSP ligt zeer dichtbij, maar deze nabijheid wordt vandaag niet operationeel uitgebuit.

De huidige P+R van het mobiliteitsbedrijf en van Flanders Expo ligt niet op de juiste plaats voor een goede P+R functionering in relatie tot de toekomst van het gebied: je moet immers al heel het gebied doorkruisen voor je er geraakt, en dan

ben je nog 10-15 minuten stappen van de tramhalte. Dit is geheel onlogisch.

-Ten tweede is hier een zeer grote tot zelfs extreme fluctuering in de mobiliteitsvraag. We kunnen bij piekmomenten niet terugvallen op tram 1, want deze wordt al erg intens gebruikt. Er is dus nood aan een flexibel systeem.

-Ten derde: de afstanden op The Loop, en het totaal gebrek aan densiteit. Wat op The Loop als 'proximiteit' geldt (voor voetgangers) is op andere plekken in de stad al een behoorlijke afstand. De psychologische afstand is nog groter door de onaantrekkelijkheid van de route. Er moeten dus heel wat haltes voorzien worden, maar de vraag op de haltes is heel variabel. Bovendien zijn de extreme fluctuaties aan frequenties niet gemakkelijk om in te passen in een regulier schema.



Collectief vervoer op maat

Ons mobiliteitsvoorstel ontwikkelt een visie met twee varianten. Beide zijn gestoeld op:

- een **dynamische afstemming van vraag en aanbod**, op momentane basis (per seconde);
- een **prioriteit voor deelsystemen** over privé voertuigen (e.g. in eigen bedding, of sensoren die prioriteit geven bij lichten);
- een **substantiële P+R-locatie**; onmiddellijk aan de afrit van de E40 (zie verder);
- een aanbod van systemische en goede **verbindingen tussen deze hub en GSP**.

-> **OPTIE 1** kan erin bestaan om een (elektrische) autonome deelbus in eigen bedding van GSP tot aan de P+R te laten gaan en terug. Op reguliere werkdagen kan dit een tocht zijn met 1 vehikel; op

piekmomenten wordt er 4-8 busjes ingeschakeld, waardoor er elke 2-3 minuten een deelbus passeert. Je wandelt echter maar maximaal 10 minuten tot de halte.

Gezien de technologische adolescentie van autonome voertuigen is een eigen bedding essentieel. Deze dient fysiek afgescheiden te worden van andere verkeersstromen.

-> **OPTIE 2** kan erin bestaan om op het 'regulier stratennet', dat elders in deze ambitienota voorgesteld wordt, deelbusjes volgens het model 'VIA' voortdurend mensen te laten ophalen aan GSP of de P+R, en dan dichterbij een wenslocatie af te zetten. Gebruikers geven in een app hun bestemming aan, en het VIA algoritme groepeerd per seconde reizigers die in dezelfde 'hoek' van The Loop moeten zijn. Deze busjes (4-8 personen) zijn flexibeler en kunnen je dichterbij je bestemming afzetten.

Het is te onderzoeken hoe deze ook prioriteit kunnen krijgen op piekmomenten met aanwezigheid van privé-voertuigen. Deze kleine busjes zullen dus immers in grotere hoeveelheden (5-15 regulier, 20-40 op piekmomenten) moeten kunnen circuleren, en nemen dus meer 'straat' in. Een **eigen baanvak** is ook hier in principe aan te raden.

Deze opties kunnen in een bredere visie passen om van The Loop een 'smart sensor-based' pilootgebied te maken. Zo zouden de deelsystemen voortdurend kunnen prioriteit krijgen, met dynamische aanduiding van rijstroken en automatische voorkeur aan lichten. Op zich is The Loop een geschikt gebied voor dit soort prioritering.



Vervoer op maat



5.1.4 MOBIPUNTEN

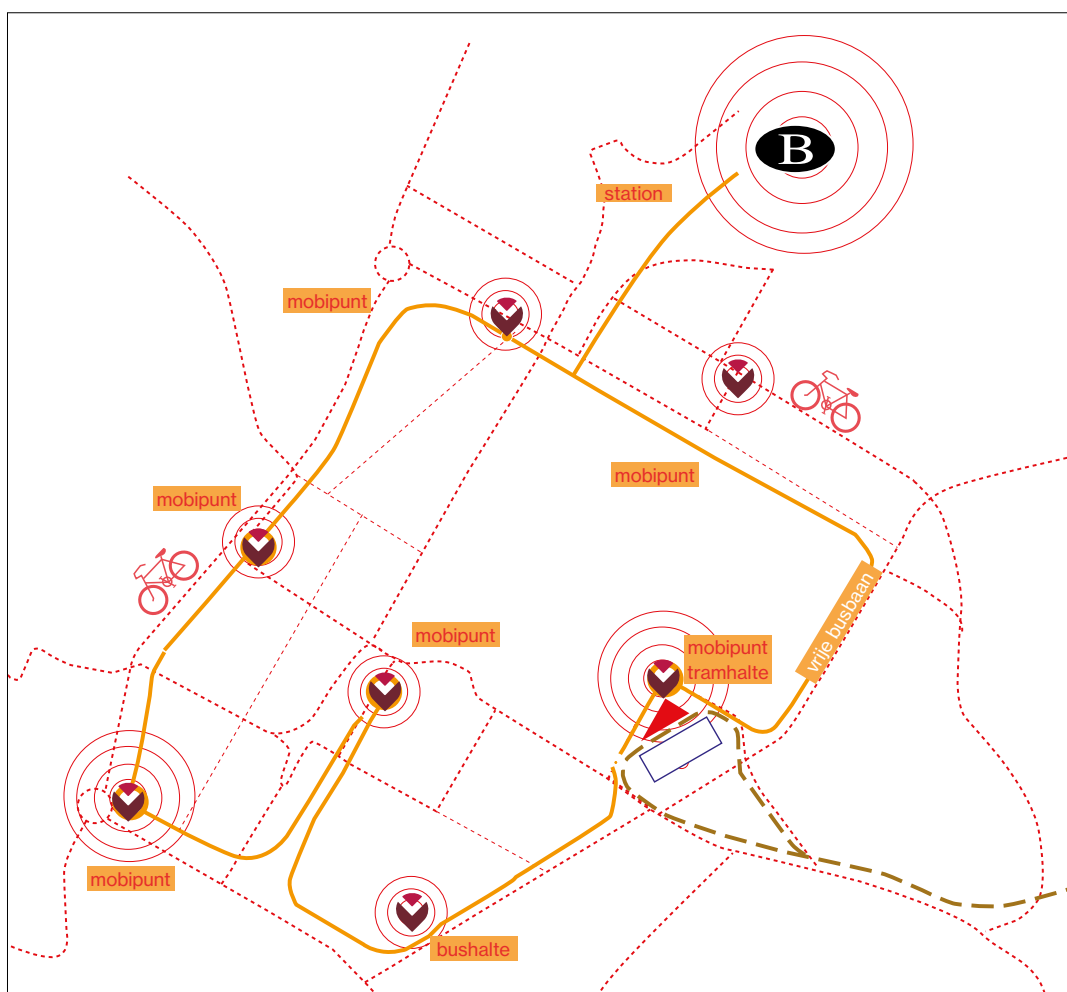
Op de snijpunten van de verschillende infrastructuurlijnen zorgen mobipunten voor de overstap tussen de verschillende modi. De punten garanderen de vlotte overstap tussen:

- (deel)auto
- (deel)fiets
- shuttle naar GSP
- tram en bus (De Lijn)
- andere lichte (e-)technologieën

Identiteit en oriëntatie

Elk punt krijgt een eigen identiteit en uitdrukking. De mobipunten helpen zo bij de navigatie en oriëntatie op The Loop. In functie van hun belang in het netwerk zijn andere functies toegevoegd.

De exacte inpassing en het voorzieningenniveau van de mobipunten is in een vervolgfase verder te bepalen.



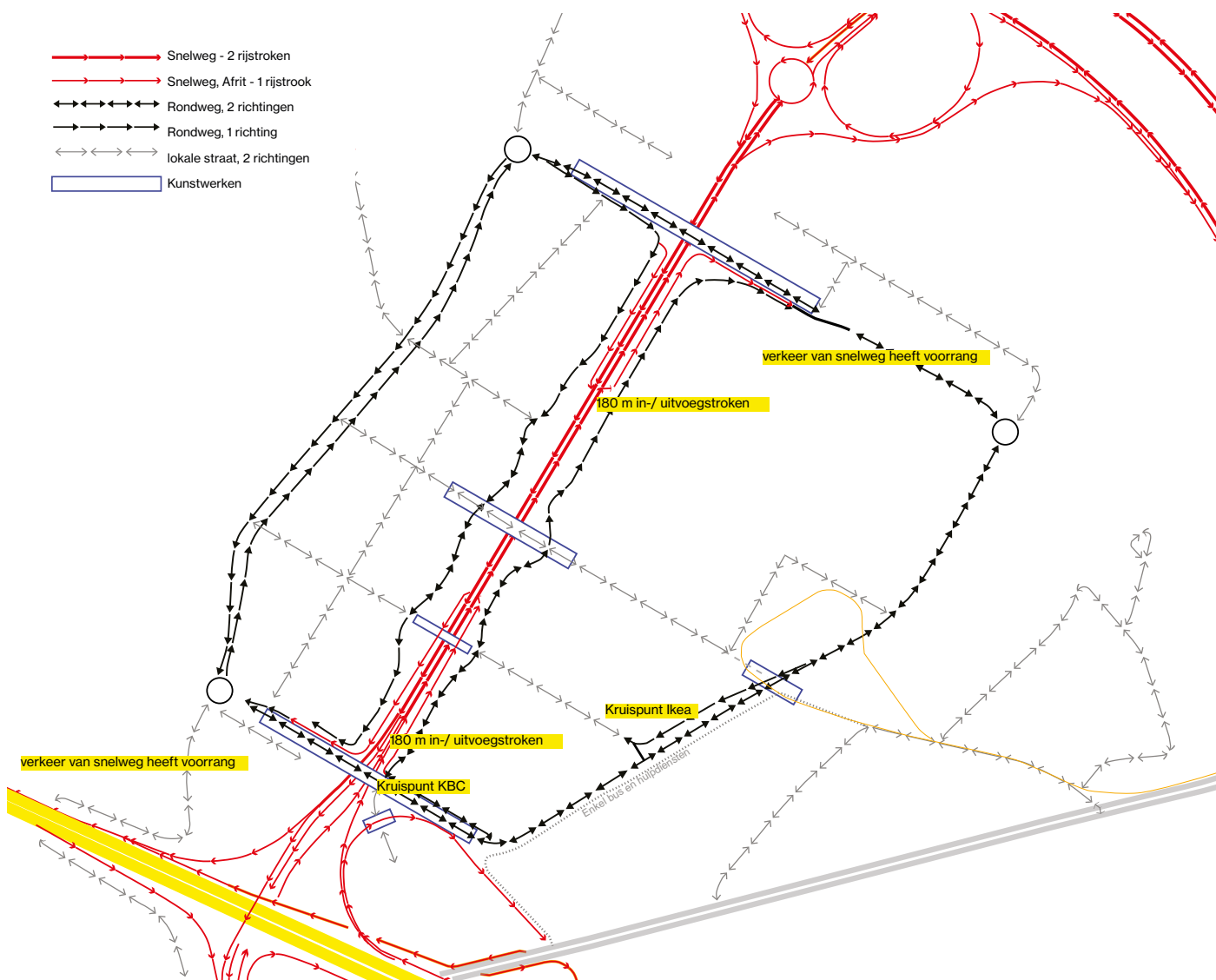
Netwerk van Mobipunten op The Loop



Mobipunten op 'The Loop' als nieuwe centrale punten voor mobiliteit en oriëntatie

5.2 VERKEERSCIRCULATIE

5.2.1 CIRCULATIE CONCEPT



Circulatieschema: ontubeld, hiërarchisch verkeerssysteem met doorgaande en lokale wegen

Circulatiesysteem

Bovenstaand schema schetst het nieuwe, voorgestelde ontubelde systeem, met een scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer.

De Pégoudlaan blijft de belangrijkste verkeersader, die de E40 met de R4 verbindt. Uitwisseling tussen de Pégoudlaan en het lokale systeem kan via twee op- en afritten in het noorden en het zuiden van het gebied. De Pégoudlaan gaat van een 2x4 naar een 2x2 profiel met een pechstrook. Vanaf de bestaande op- en afritten is de rondweg te bereiken, die het gebied verder ontsluit. Op de rondweg zijn tweerichting straten aangetakt, die de velden bedienen.

Ook de rondweg zelf wordt dubbelrichting. Dit werkt een groot

deel van de contra-intuïtieve navigatie op The Loop weg. Tegelijk is de vlotte doorstroming en nodige buffering van het verkeer ten alle tijde gegarandeert.

Door de bestaande rotondes optimaal te gebruiken, kan het verkeer alle bestemmingen op The Loop vlot bereiken en verlaten vanuit alle richtingen.

De lokale straten, de dreven, sluiten aan op het systeem met reguliere kruispunten. Waar dat nodig blijkt kan een lichtenregeling het verkeer dat op en af de ringweg rijdt controleren.

Dit principe is op hoofdlijnen besproken met de bevoegde wegbeheerders (AWV). De exacte technische en verkeerskundige oplossing van het systeem en de verschillende knopen valt buiten de scope van deze nota, en zal in een vervolgfase

verder uitgewerkt moeten worden.

De gewenste verschuiving in programma van grootschalige retail en recreatie naar meer wonen en bijhorende voorzieningen, zal een ook ander mobiliteitsprofiel voor de site teweeg brengen. Grote pieken worden afgetopt en het totaal aantal verkeersbewegingen zal meer gespreid zijn in de tijd. In combinatie met een bredere modal shift, moet dit de voorgestelde aanpassingen aan de infrastructuur toelaten. De rondweg blijft ook in het nieuwe voorstel bovendien steeds zijn bufferende capaciteit behouden voor grote piekmomenten.

Bij verdere uitwerking van de infrastructuur zal aan de hand van de nodige simulaties en capaciteitsberekeningen het systeem verder op punt moeten gesteld worden.

5.2.2 LOGISTIEK FLANDERS EXPO



Logistiek en vrachtverkeer voor Flanders Expo

Laden en lossen Flanders Expo

De laad- en loszones voor de verschillende hallen van Flanders Expo zijn bereikbaar voor vrachtverkeer via de ringweg en de Maaltekouter, zoals ook vandaag al het geval is. Door gebruik te maken van de rotondes, kan vrachtverkeer zowel in noordelijke als zuidelijke richting de Expo bereiken en terug verlaten.

Het profiel van de berm ter hoogte van de Maaltekouter (ventweg) is af te stemmen op de nodige ruimte voor de vrachtwagens. Indien nodig kan hier in plaats van een gewone berm ook gebruik gemaakt worden van groenschermen of

steilere gewapende taluds om plaats te winnen.

De logistieke afhandeling voor de hallen zal bij het verder uitwerken van het circulatiesysteem van het hele gebied als parameter meegenomen worden.

5.3 EVENEMENTPARKINGS

Analyse

Voor de event parking (Easy Fairs) is er nood aan een beschikbaarheid van minimum 2500 parkeerplaatsen op de piekdagen. Er zijn gedurende 200 dagen per jaar events. Dit is een intensief gebruiksschema.

De Stad Gent heeft een engagement om deze beschikbaarheid nabij de beurs te garanderen.

Dit gegeven staat los van de parking Ikea (die Ikea kan betalen en op eigen (uitgebreid) terrein realiseren), en de eigen noodzakelijke parking van de nieuwe (nog te realiseren) programma's.

Deze parking is ook anders dan een eventuele P+R-parking (die aan lage prijs moet aangeboden worden aan het publiek).

Zachte oplossingen met dubbel gebruik, zoals verspreid parkeren in parken en bermen – lijken aantrekkelijk maar zijn bij nader inzien af te raden omdat er te veel events plaatsvinden en de claim op het openbaar domein dus te zwaar is.

Elke stedenbouwkundig zal een grote (dure) structuur verkiezen. De grootteorde van een parkeergebouw is 30-50mio.

Er zijn verschillende nadelen aan dit voorstel:

Een eerste nadeel is het overaanbod; een tweede de kost (wie wil dit dragen?), en een derde de fasering.

Het nadeel van dit soort voorstel dat, zoals altijd, we naar een overaanbod van parkeerplaatsen gaan evolueren: een parkeerstructuur voor events, andere parkings voor P+R, nog andere voor dagelijks gebruik... en alles wordt op gemiddeld 50-60% gebruikt.

Ook is een kost van 30-50 Mio zwaar. Zonder andere (leefbaarheids)batens is dit eigenlijk moeilijk te verantwoorden. Het belastinggeld moet slimmer uitgegeven worden, met voor elke euro een spectrum aan batens (of toch meer dan 1). Tenslotte is er een zee van ruimte op de loop vandaag! Iedereen kan op het maaiveld parkeerplaatsen vinden, in principe een veelvoud van wat nodig is. Nu een structuur bouwen is de absurditeit zelve.

Meerdere kleinere parkings binnen een

terbeschikkingstellingsafspraken
Een ander model kan een uitweg bieden.
Dit model werkt als volgt.

Concept

Het concept van Masterplan voorziet een 10tal bouwblokken op de Loop. Elk ervan heeft een eigen parkeernood, die ofwel in (halfverdiepte) kelder of in opbouw gelenigd wordt. De ontwikkelaar kan een zelf of in overleg bepalen aantal extra plaatsen voorzien.

De Stad (via het mobiliteitsbedrijf) maakt een overeenkomst met de investeerder-ontwikkelaar. Daarin garandeert de ontwikkelaar de terbeschikkingstelling van X parkeerplaatsen bij events. Daarbij levert de stad een financiële vergoeding als deze plaatsen aan een bepaalde gegarandeerde prijs ter beschikking moeten zijn.

Deze vergoeding kan berekend worden als volgt: Je kan een marktconforme kost bepalen voor de constructie en het beheer van 1 parkeerplaats. Dan kan je uitrekenen hoe je dit terugverdient als deze plaatsen ter beschikking gesteld worden op alle eventdagen (200, maar kan fluctueren). Op basis daarvan krijg je kost voor de ter beschikkingstelling voor 1 dag (schatting: 25-45 EUR/dag). Als de parkeerplaats voor een lager bedrag moet ter beschikking gesteld worden (hetgeen logisch lijkt op event dagen), dan betaalt de overheid het verschil.

Dit contract dient ineens voor een langere periode (10-15-20?) jaar gesloten te worden om inkomenszekerheid te bieden aan de parkingontwikkelaars.

De investeerder-ontwikkelaars committeren zich om de informatie over de beschikbare parkeerplaatsen te bundelen en live data ter beschikking te stellen voor alle gebruikers en de stad.

Voordelen

Zo voldoet de stad aan haar commitments voor eventparking, en kan ze elke stap of fase de voorziening garanderen.

De grote upfront kost van een parkeerstructuur wordt vermeden voor de stad.

De investeerders-ontwikkelaars hebben een incentive om optimaal te ontwerpen zonder overaanbod (en kost) aan parkings.

De gestapelde parkeervoorziening wordt

gradueel opgebouwd, in stapjes, naarmate het grote lege terrein verder gevuld wordt. Zo wordt de investeringskost gespreid volgens de nood.

Het is mogelijk om een groter parkeergebouw te voorzien aan de tramhalte binnen hetzelfde afsprakenkader. Daarbij zit deze investering altijd tegen het einde van de fasering.

Het is ook mogelijk om daarbij P+R op te nemen in hetzelfde afsprakenkader, en dus een aparte hoeveelheid parkeerplaatsen ter beschikking te laten stellen, mits de juist berekende terbeschikkingstellingsvergoeding.

Als de prijszetting vrij is, is dit een eenvoudige afspraak tussen overheid en investeerder over de gegarandeerde terbeschikkingstelling van plaatsen tegen vrije marktstarief.

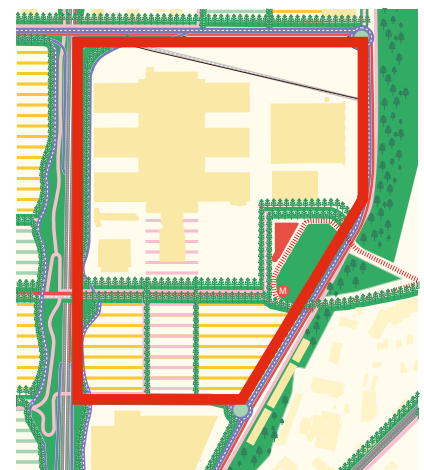
Als dit voor een vaste prijs moet, dan betaalt het Mobiliteitsbedrijf een jaarlijks bedrag aan de investeerder-ontwikkelaar voor de terbeschikkingstelling van X parkeerplaatsen een vast afgesproken prijs.

Nadelen

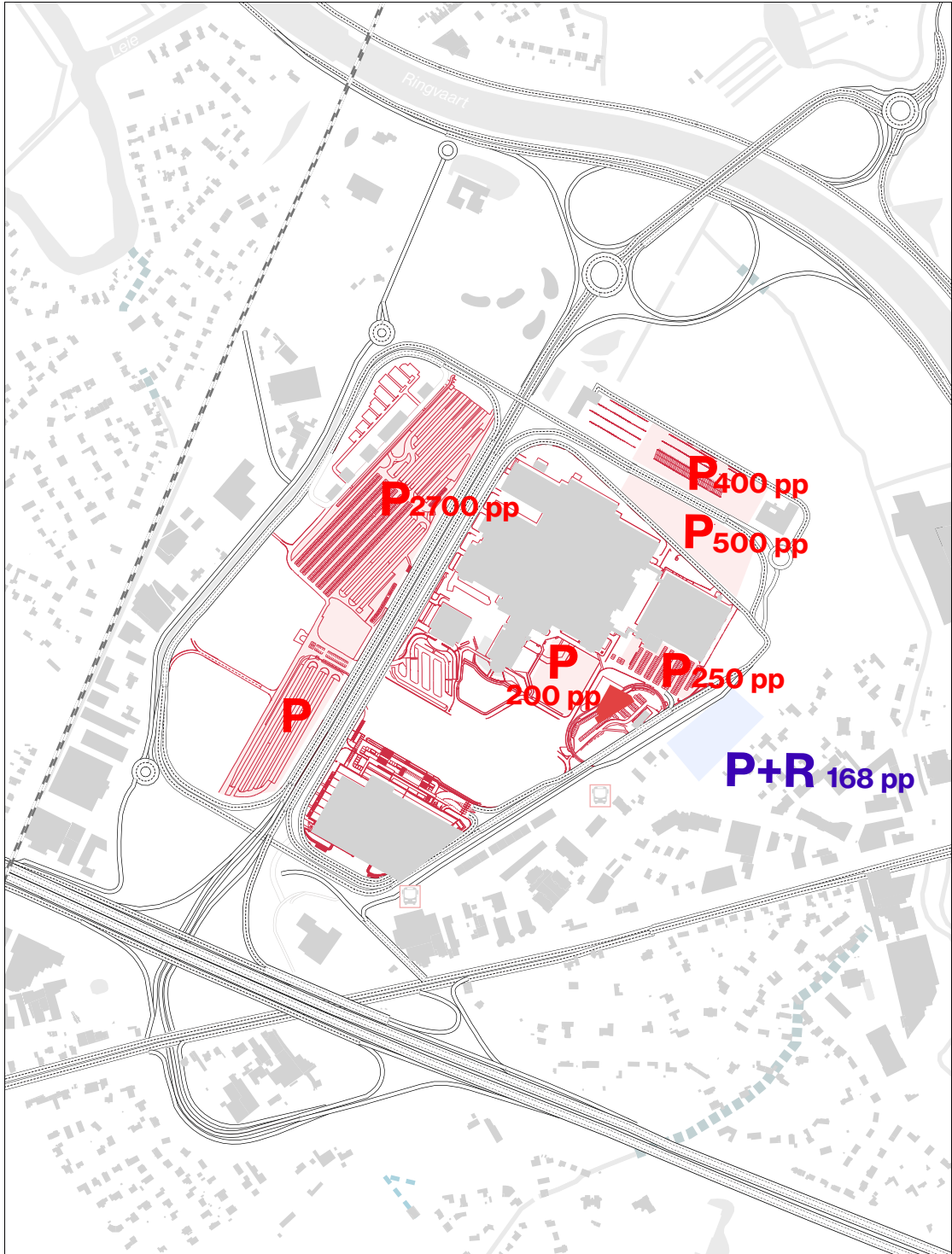
Er moet een beheersgarantie zijn vanuit de privé-sector over de '15'- jaren van de deal.

Zie ook verder onder hoofdstuk 6

Om aan de volledige vraag te voldoen, zal wellicht de bouw van een parkeergarage nog noodzakelijk zijn. De inplanting en capaciteit daarvan is verder te bepalen. Het lijkt logisch dat de parking in de zone rond Expo, Ikea en de tramhalte ingepast wordt.




Zoekgebied parking Expo en Ikea



Huidige evenementenparkings op The Loop.
 Deze kunnen stapsgewijs afgebouwd worden als de velden zich ontwikkelen

6.





**PROCES-
ORGANISATIE**

6.1 STRATEGIE EN DE ONTWIKKELINGSAANPAK - UITGANGSPUNTEN

“Om tot een dialoog te komen, moet u eerst vragen en dan luisteren.”

(Antonio Machado, Spaans dichter, 1875 - 1939)

Leeswijzer

Onderliggende nota is de eigen verwerking van de overwegingen en opmerkingen die door diverse stakeholders zijn gegeven op de ambitienota, naar aanleiding van publieke overlegmomenten en interne besprekingen, en het ontwerp van strategische nota.

Deze eindverwerking is ter bespreking voorgelegd aan de stakeholders.

Iedere stakeholder heeft de gelegenheid gekregen om opmerkingen te maken en met deze opmerkingen werd rekening gehouden bij de eindredactie van de tekst.

De tekst vertrekt vanuit een aantal uitgangspunten en aannames (eigen formuleringen, in willekeurige volgorde) om vervolgens een concrete methodiek voor te stellen, binnen de krijtlijnen en grenzen van de opdracht van het team.

UITGANGSPUNTEN EN AANNAMES VOOR ONTWIKKELINGS – EN SAMENWERKINGSVOORSTELLEN

7 - PUNTEN

Uitgangspunt 1 : Behoud van de samenwerkingsfilosofie voor de aanpak van de site The Loop

Uitgangspunt 2 : Flexibel RUP als baken voor het ruimtelijk faciliteren van maatschappelijke evoluties

Uitgangspunt 3 : “wegenis & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur” als grid en (hou) vaste structuur moet de motor zijn voor een totaalontwikkeling

1. Wat bedoelen we met wegenis & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur?

2. Wat is de ruimtelijk – planologische context?

3. Waarom wordt de focus hier op gelegd, wat wordt bedoeld met de “motor”-functie?

Uitgangspunt 4 : Parkeren, een uitdaging binnen de ruimere context van mobiliteit

Uitgangspunt 5 : Rolverdeling binnen een globale context van herontwikkeling van The Loop en realisatie van infrastructuur, met een publieke actor als piloot, de stad Gent

Uitgangspunt 6 : Gelijke behandeling tussen de eigenaars / stakeholders

Uitgangspunt 7 : Logische toewijzing van financieringskosten, rekening houdende met het economisch ontwikkelingspotentieel

UITGANGSPUNT 1: BEHOUD VAN DE SAMENWERKINGSFILOSOFIE VOOR DE AANPAK VAN DE SITE THE LOOP

Toelichting:

Er zijn op de site verschillende stakeholders / belanghebbenden aanwezig. We vermelden hier enkel de eigenaars / ontwikkelaars en de institutionele partijen. Waar nodig, wordt verder ook gesproken of gerefereerd naar (andere) gebruikers van de site:

Eigenaars / ontwikkelaars:

- Grondbank The Loop, met Sogent en Banimmo
- Easy Fairs
- Upgrade Estate

Institutionelen:

- Stad Gent
- AWV
- De Lijn

Wanneer er verder over de “stakeholders” wordt gesproken, worden hiermee bedoeld Grondbank The Loop (met Sogent en Banimmo), Easy Fairs, Upgrade Estate én stad Gent.

Daarnaast zijn er nog “andere partijen” betrokken op de site, zoals IKEA en Holiday Inn, evenals gebruikers zoals Deloitte en VMM. Deze partijen worden nominatief benoemd wanneer hen een rol wordt toebedeeld.

Vaststelling bij de opmaak van de ambitiesnota en de organisatie van de masterclass, is de constructieve houding tussen de stakeholders en bepaalde ander partijen zoals IKEA en Holiday Inn, en de actuele, feitelijke samenwerking tussen de stakeholders zowel op conceptueel niveau als in praktisch – operationele zaken, mede binnen de context van een vruchtbare masterclass:

- gezamenlijke ontwerp oefeningen
- logistieke afspraken
- parkeerdelen
- ...

Er is ook gebleken dat er de absolute wil

is om samen te werken, met de stad Gent, voor een revitalisatie van The Loop. Ieder voorstel moet voor ons dan ook vertrekken vanuit de wil om bestaande samenwerkingen te honoreren en te bestendigen en voor alle toekomstige stappen en beslissingen op een even constructieve manier samen te werken. De bottom up benadering, die vertrekt vanuit de stakeholders, is – ook bij de stad Gent – te verkiezen boven de top down benadering, die vertrekt vanuit de institutionelen.

Het is voor de verdere ontwikkeling van The Loop dan ook primordiaal dat deze samenwerkings-ambiance verder kan gezet worden, en dat er geen bruuske verschuivingen ontstaan in afsprakenkaders, methodes die door de masterclass zijn ingezet of eerder besproken rolverdelingen.

Er is vanzelfsprekend ook een groter enthousiasme voor laagdrempelige overlegmodellen en transparante, minder kostenverslindende procedures. Anderzijds is er wel een duidelijke nood aan verduidelijking (in rolverdelingen bvb.) of verdere samenwerkingsafspraken. Bovendien brengt de aanwezigheid van institutionele partners (zeker wanneer hun “aandeel” of “rol” groter wordt) de minder laagdrempelige toepassing van bepaalde dwingende rechtsregels met zich mee (vb. de wetgeving overheidsopdrachten). Het is dus een interessante evenwichtsoefening geworden tussen beproefde en goed bevonden horizontale complex-“loos”-heid én de ratio om één en ander met elkaar te regelen en te formaliseren. De roep naar een duidelijke rolverdeling is dan verder ingevuld (zie de volgende uitgangspunten).

Samenwerken moet kunnen, ook met publieke partners zoals de stad Gent, op een laagdrempelige, efficiënte en flexibele wijze, om duurzaam samenwerken mogelijk te maken. Er dient gewerkt te worden met eenvoudige, transparante afspraken die tegelijk voldoende wederzijds engagement bevatten van de

betrokken partijen om een vrijblijvendheid van afspraken te vermijden. Eenvoudige afspraken zijn te verkiezen boven complexe structuren.

UITGANGSPUNT 2 : FLEXIBEL RUP ALS BAKEN VOOR RUIMTELIJK FACILITEREN VAN MAATSCHAPPELIJKE EVOLUTIES

Toelichting:

Vanuit de **ruimtelijke oefening** (cf. ambitieniveau masterclass) is:

- **VASTGESTELD** dat de rigiditeit waarmee de huidige planologische context is vastgelegd, een programma – evolutieve ontwikkeling van de site heeft gehypothecerd tot zelfs onmogelijk gemaakt;

- **VOORGESTELD** om te werken naar een nieuw, flexibel(er) RUP dat op zich niet flexibel is in de zin dat het gemakkelijk moet gewijzigd kunnen worden, maar dat zich flexibel toont als instrument omdat de robuuste inhoud, helder en duidelijk vastgelegd, ervan kan overtuigd blijven bij wijzigende omstandigheden en maatschappelijke evoluties. Het past dus eerder te spreken over een intelligent of robuust RUP. De duidelijkheid van het vaste kader doet de flexibiliteit in een evoluerend geheel oplichten.

Het RUP m.a.w. als een bakken in het ruimtelijk faciliteren van maatschappelijke evolutie.

Wij verwijzen hiervoor naar het uitgebreid onderzoek dat is gedaan onder de bijgevoegde onderzoeksvraag nr. 5 en hernemen hier (slechts) het besluit. De plannende overheid kan bij de opmaak van stedenbouwkundige voorschriften een beoordelingsruimte laten aan de vergunningverlenende overheid. Deze mogelijkheid veronderstelt dan wel dat **voldoende controlemaatregelen en procedurele waarborgen** worden geboden.

Dergelijke stedenbouwkundige voorschriften mogen evenwel niet tot gevolg hebben dat de rechtszoekende in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel niet in redelijke mate kan voorzien of bepaalde handelingen of vergunningsaanvragen al dan niet verenigbaar zijn met die voorschriften. De flexibiliteit is derhalve een afweging welke gemaakt dient te worden tussen de voorzienbaarheid van bepaalde

handelingen en de ruimte welke wordt gegeven aan vergunningverlenende overheden. Om flexibel te zijn naar wijzigende noden en behoeften, is er nood aan een helder, ontvet en intelligent, robuust kader van voorschriften.

We verwijzen hier wel nog graag, bij wijze van inspiratie, naar de zogenaamde *Internationale Bauausstellung* die een bijzondere planningscultuur vertegenwoordigen in Duitsland. Het staat voor de innovatieve aanpak die afwijkt van reguliere planning. Het kan worden omschreven als een momentopname van en proces waarin innovatie, organisatorische vernieuwing en kwaliteit de inzet zijn. Het houdt een soort experiment/vrijstaat in. The Loop Gent heeft nood aan een nieuwe identiteit waarbij dit soort “experimenteerzone”, onder een curatele van een ruimtelijk curator of gebiedsmanager en tegen een helder en robuust kader, een oplossing kan bieden bij de ontwikkeling. Daarbij zou men het stedenbouwkundig kader respecteren en realiseren, een aantal verschillende bouwblokken realiseren met toonaangevende jonge architecten wereldwijd, een innovatief vervoerssysteem realiseren, coördineren en editen, ...

Binnen de werking van de stedelijke diensten, is reeds nagedacht over ruimtelijke modellen met een zeker planologische flexibiliteit. Exemplarisch kan verwezen worden naar de site Tondelier, het Sint – Pietersstation en Eiland Zwijnaarde, met als suggesties voor The Loop (eigen selectie en samenvatting):

- De noodzaak van een grondige voorbereiding en vooronderzoek (i.e. is de start van dit onderzoek genomen met de masterclass);

- Een eenvoudige projectstructuur met een duidelijke rolverdeling, zeker voor de publieke partners;

- Een kwaliteitsbewaking die institutioneel verankerd wordt;

- De inrichtingsstudie als een interessante tussenstap tussen het RUP en het vergunningenniveau. Zij kunnen worden ingezet op het niveau van deelgebieden, en afzonderlijk gevalideerd door de stad;

- Een beheersstructuur die maximaal wordt verankerd in het RUP (zie ook verder, beheer van de infrastructuur);

- Éénduidige regie met voldoende terugkoppeling;

- Een absolute vertrouwensbasis. Er is binnen de stadsdiensten ook de bereidheid gevonden om gezamenlijk deze oefening in planologische flexibiliteit (niet: vrijheid) te onderzoeken binnen de taskforce, binnen de wettelijk toelaatbare grenzen. Uiteraard is het finaal de wettelijke opdracht van de stad Gent om het RUP vast te stellen.

We komen op deze conclusies in volgende uitgangspunten nog terug.

Verder wordt van de betrokken partijen verwacht dat zij ondertussen binnen het vigerende kader, binnen de geest van de samenwerking en de gezamenlijke doelstellingen, binnen de taskforce zoeken om met hangende of nieuwe vergunningsaanvragen op een intelligente wijze kunnen omgaan.



Huidige RUP 'SDW - 5 Handelsbeurs

UITGANGSPUNT 3 : “WEGENIS & PUBLIEK TOEGANKELIJKE LANDSCHAPSINFRASTRUCTUUR” ALS GRID EN (HOU)VASTE STRUCTUUR MOET DE MOTOR ZIJN VOOR EEN TOTAALONTWIKKELING

Toelichting:

In deze toelichting staan we stil bij een aantal sub – onderdelen, die we samen in dit uitgangspunt willen behandelen:

1. Wat bedoelen we met wegenis & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur?
2. Wat is de ruimtelijk – planologische context?
3. Waarom wordt de focus hier op gelegd, wat wordt bedoeld met de “motor”-functie?

1. Wat bedoelen we met wegenis & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur?

Toelichting:

Er wordt bij het voorstellen van een ontwikkelingsstrategie in ons ambitiescenario uitgegaan van een belangrijke “hertekening” van de ontwikkelingsfootprint binnen het projectgebied, met flexibele bouwvelden tegen een vast grid van publieke toegankelijke infrastructuur en kwalitatieve groenaanleg.

We verwijzen hiervoor naar de juridische overwegingen over herbestemmingen, RUP-interpretaties, afwijkingen van het RUP en wijzigingen.

De hertekening gaat gepaard met een substantiële verankering van een **vernieuwde “infrastructuur” –as of kapstok (Pégoudlaan en interne ontsluiting)** waaraan de ontwikkeling van het gebied als het ware wordt opgehangen, vanuit verschillende rollen die aan de publieke infrastructuur kunnen worden gegeven (van toegankelijkheid en ontsluiting, over interne mobiliteit tot afbakening, leefbaarheid en kwalitatieve publieke belevingsruimte).

Het juridisch beheer van de bestaande publieke infrastructuur, en bij uitbreiding van de toekomstige infrastructuur, valt onder verschillende juridische entiteiten, zijnde de stad Gent voor bepaalde lokale wegenisinfrastructuur en het bovengronds publiek parkeren en AWW voor de gewestelijke infrastructuur. Ook een privaat beheer van “publieke zones” wordt niet uitgesloten, niettegenstaande het de duidelijke wens is van de stad om eigenaar te worden van de toekomstige publieke ruimte als openbaar domein.

Verder worden parkeerplaatsen ook privaat beheerd door stakeholders in het projectgebied (zie ook het uitgangspunt over parkeren). Er is ook infrastructuur van De Lijn aanwezig.

Uit de bevraging van de stakeholders is de noodzaak en opportuniteit gebleken om de infrastructuur in een aantal categorieën in te delen, en er kan met

deze suggestie worden ingestemd:

- Pégoudlaan en het aansluitend bermenlandschap;
- de ringweg, de hoofdfietsroutes en de hoofdwandelroutes (de hoofdinfrastructuur);
- de interne ontsluitingswegen (de zogenaamde neveninfrastructuur) (auto, fiets, voetganger, hulpdiensten);
- Groene grid (blauw, groen, dreven). Deze opdeling blijkt nuttig te zijn nu er een verschillende strategie en rolverdeling kan worden aangegeven.

In de voorgestelde samenwerkingsvormen wordt hierbij abstractie gemaakt van De Lijn, gezien hieromtrent in het kader van de studie geen uitspraken zijn gedaan. Voor de Pégoudlaan wordt daarentegen duidelijk een rol meegenomen voor AWW. In functie van de detaillering van deze samenwerkingen zullen de publieke actoren en De Lijn, nader moeten worden betrokken.

2. Wat is de ruimtelijk – planologische context?

Toelichting:

We maken een onderscheid tussen de Pégoudlaan, de interne ontsluitingswegen en de interne ringweg (“lussen”).

Definitie?

Voor de verdere studie wordt gesproken van **“wegenis & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur”** of INFRASTRUCTUUR.

Het betreft die infrastructuur die heden al deel uitmaakt van het openbaar domein op The Loop én de infrastructuur waarvan het bedoeling is HETZIJ om, na realisatie te worden overgedragen aan het openbaar domein, zijnde de eigendom van publieke actoren, HETZIJ om - op bouwveldniveau en dit ten uitzonderlijke titel (cf. de wens van de stad nopens de publieke ruimte - privaat gerealiseerd en / of beheerd te worden als publieke zone.

• **Interne ringweg The Loop (de hoofdinfrastructuur, zie hoger)**

De aanleg van de wegenis, zijnde de zogenaamde "loop" of ontsluitingsweg ("interne ringweg") die het gebied omzoomt, is in detail opgenomen in het RUP Handelsbeurs (zie ook het grafisch plan, zone Z11).

De in het RUP voorziene ontsluitingsweg ("interne ringweg"), waarvan de aanleg een voorwaarde was voor de ontwikkeling van het projectgebied (cf. screening: "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 tegengaat."), is daadwerkelijk aangelegd en in gebruik genomen.

Afwijkingen van de RUP - voorschriften aangaande de ringweg zijn niet mogelijk, dan tenzij via artikel 4.4.7, §2 VCRO. Wat evenwel betreft afwijkingen van **algemeen belang** zegt artikel 4.4.7, §2

VCRO het volgende:

"In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid."

Dit artikel voorziet ten eerste geen beperking voor wat betreft groen en wegenis.

De **Omzendbrief** RO 2017/01

"Een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid in de bebouwde en de onbebouwde gebieden", spreekt ook niet over een beperking van afwijking van stedenbouwkundige voorschriften (zoals voor groen en wegenis):

"Artikel 4.4.7, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet in de mogelijkheid om voor 'handelingen van algemeen belang' abstractie te maken van vigerende stedenbouwkundige voorschriften (neergelegd in bestemmingsplannen of stedenbouwkundige verordeningen) en verkavelingsvoorschriften, op voorwaarde dat deze handelingen een 'ruimtelijk beperkte impact' hebben. Deze bepaling biedt dus mogelijkheden om verouderde stedenbouwkundige en verkavelingsvoorschriften bij waardevolle reconversie- en invulprojecten terzijde te laten en uit te gaan van ruimtelijk wenselijke dynamieken eerder dan

Z11		Zone voor interne ringweg	
Niet verordenend		Verordenend	
Ruimtelijke opties		Stedenbouwkundige voorschriften	
<p><i>De aanleg van een interne <u>ringweg</u> in het gebied (bestaande uit twee lussen één ten oosten en één ten westen van de Adolphe Pégoudlaan, met twee overbruggingen over de Adolphe Pégoudlaan) blijkt absoluut noodzakelijk voor de ontwikkeling van het gebied (cfr. Mober).</i></p> <p><i>Binnen het masterplan zowel als binnen de Mober werd er ook reeds in detail nagedacht over de gewenste profielen van deze ringweg. De gewenste rooilijnbreedtes evenals het aantal, de positie, de aard en de omvang van de verschillende knooppunten op de ringweg zijn in dit stadium nog niet exact en definitief gekend. Ook het exacte tracé is niet in detail gekend want dit zal pas het geval zijn wanneer er een gedetailleerd plan van de infrastructuur wordt gemaakt. Om die reden wordt er zowel t.a.v. het exacte tracé van de weg als t.a.v. de exacte breedte van de rooilijn een zekere flexibiliteit gegeven.</i></p> <p><i>De visie voor de aanleg wordt aangereikt via een "plan infrastructuur" en een "inrichtingsstudie voor de publieke ruimte".</i></p>		<p>In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis.</p> <p>Het openbaar vervoer, de fietspaden en trottoirs, de laanbeplantingen en grachten worden in deze zone geïntegreerd.</p>	

van toegelaten bestemmingen en vaak achterhaalde inrichtingsprincipes.”

De Omzendbrief spreekt wel over de beoordeling van een ‘ruimtelijk beperkte impact’ aan de hand van volgende criteria:

- “Het project strekt ertoe een projectgebied volledig of gedeeltelijk te (her)structureren vanuit een analyse die vertrekt vanuit volgende drie lagen en hun onderlinge interactie:

° de ondergrondlaag gevormd door de bodem, het (grond)watersysteem en de cultuurhistorische structuren en elementen in de ondergrond; omdat biodiversiteit nauw gekoppeld is aan de bodem en het watersysteem en omdat ruimtelijke ontwikkelingen onomkeerbare gevolgen kunnen hebben voor het (grond)watersysteem dient deze laag in belangrijke mate sturend te zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen;

° de structurerende laag gevormd door de lijninfrastructuur van weg-, spoor en waterverbindingen, nutsleidingen en energie- en datanetwerken; ontwikkelingen

dienen zoveel mogelijk aan te sluiten op het bestaande infrastructurele netwerk en dit netwerk te versterken;

° de gebruikslaag, zijnde het fysieke voorkomen ten gevolge van het menselijk gebruik; deze laag is erg dynamisch, met een omslagtijd van 10 tot 40 jaar waarin gedragspatronen veranderen, zodanig dat er in deze laag grote behoefte is aan adaptief vermogen, oftewel fysieke flexibiliteit;
- ...”

• Interne ontsluitingswegen (bestaande) The Loop (de neveninfrastructuur, zie hoger)

Voor de aanleg van wegenis & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur in het “binnengebied” (grafisch plan, zone Z12), is meer ruimte tot nadere invulling, omdat het RUP hier minder stringent vastlegt, en zal men zich dus moeten gedragen naar de ontwikkelingsbestemmingen die in het RUP zijn gegeven.

Hier gaat het dus eerder over “invulling” dan over “afwijking”. Er al telkens in detail moeten onderzocht worden of de

toekomstige invulling uit de ambitienota hieronder kan gebracht worden.

• Werken aan de Adolphe Pégoudlaan.

Een eerste belangrijk punt is dat de Adolphe Pégoudlaan (grotendeels) buiten het RUP Handelsbeurs valt. De Adolphe Pégoudlaan wordt met andere woorden niet vast bestemd in het RUP Handelsbeurs.

Zodoende zal men dienen terug te vallen op de onderliggende bestemming. De Adolphe Pégoudlaan wordt volgens het gewestplan aangeduid als een zone voor Reservatie- en erfdienstbaarheidgebieden (aanvullende aanduiding in overdruk).

Deze reservatie- en erfdienstbaarheidgebieden zijn die zones waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden. Dus met andere woorden de plaatsing van de gewestweg. Op 14 december 2018 heeft de Vlaamse

Z12 Zone voor ontsluitingswegen	
Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Binnen het gebied bevinden zich een aantal lokale wegen die enkel mogen dienen voor de bereikbaarheid van de aanpalende functies (= bestemmingsverkeer). Het betreft hier gewone (woon)straten of bedieningswegen voor kleinschalige bedrijventerreinen die buiten het “hoofdwegennet” vallen. Omdat deze een geheel andere functie hebben dan die van zone z11 worden deze in een andere zone ondergebracht. Een aantal van deze ontsluitingswegen zijn nog niet als dusdanig op het plan aangegeven maar zijn wel noodzakelijk om een aantal zones te kunnen ontwikkelen. De inrichtingsstudies voor deze zones zullen hierover uitspraak doen. De voorschriften die gelden voor de zones binnen de zone voor projectontwikkeling en enkele andere zones laten dit toe. De breedte en de inrichting van deze wegen dient afgestemd te worden op de functie als lokale ontsluitingsweg en op de aard en omvang van de aanpalende functies. Waar het om wonen gaat, verdient de aanleg als woonstraat de voorkeur. Gaat het om bedrijven dan is de vlotte bereikbaarheid voor vrachtvervoer eerder het uitgangspunt.</p>	<p>In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis.</p> <p>Binnen de zone voor projectontwikkeling worden laanbeplantingen en grachten voorzien.</p> <p>Voor de woonstraten (Poolse Winglaan, Putkapelstraat en Derbystraat) wordt de inrichting gericht op woonkwaliteit, verkeersveiligheid en het vermijden van sluijkparkeren. Voor de delen van de Poortakkerstraat, Buchtenstraat en andere wegen die aantakken op de ringweg en die bedrijfszones bedienen maar geen onderdeel vormen van de interne ringweg wordt de inrichting gericht op de bereikbaarheid van de bedrijven maar ook op het vermijden van het maken van ongewenste verbindingen naar de ringweg, de R4, de Kortrijksesteenweg of de Beukenlaan. De aanleg moet qua concept en kwaliteit aansluiten op die van de ringweg.</p>

regering evenwel beslist 160 (delen van) reservatiestroken op te heffen. Door de opheffing krijgen deze percelen opnieuw de bestemming volgens de grondkleur van het gewestplan. Dit is ook gebeurd voor de Adolphe Pégoudlaan, doch enkel voor het deel waarop het RUP Handelsbeurs niet op van toepassing is.

Verder ligt de Adolphe Pégoudlaan volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', vastgesteld met koninklijk besluit van 14 september 1977, in een zone voor bestaande hoofdverkeerswegen. De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent', definitief vastgesteld op 16 december 2012.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art 4 08.3 1. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze bestemming als zone voor hoofdverkeerswegen benadrukt ook de vaste bestemming van het tracé van de weg (R.v.St., 11 februari 1993, V.Z.W. Regionale aktiegroep leefmilieu Dender en Schelde, nr. 41.962; RvS 4 februari 2010, nr. 200.487).

-> Wanneer de voorziene werken (cf. ambitieniveau masterclass) aan de Adolphe Pégoudlaan BINNEN de strook bestemd als 'zone voor hoofdverkeersvoorzieningen' blijven, bestaat er in principe geen legaliteitsbelemmering inzake bestemming om deze werken uit te voeren. Hier zitten we dus niet met een afwijking.

Wanneer er werken worden uitgevoerd binnen het bestaande tracé van de Adolphe Pégoudlaan, welke buiten het werkingsgebied van het RUP Handelsbeurs valt, zal er in principe geen bestemmingsbelemmering zijn. Bij een vergelijking tussen de huidige situatie en het voorstel tot aanpassing (cf. ambitieniveau masterclass) lijkt de nieuwe situatie met alle voorzieningen binnen de

bestemming als gewestweg te vallen, en dus ook buiten het RUP 'Handelsbeurs'.

-> Wanneer de werken ook BUITEN de zone voorzien voor wegenis (cf. gewestplan) zouden vallen, zal in principe wél het RUP Handelsbeurs van toepassing zijn (z6a, z6b, z7a, z7b, z8). In de stedenbouwkundige voorschriften behorende bij deze zones, wordt er niet voorzien in wegenis of groenaanleg op grond waarvan de Adolphe Pégoudlaan breder kan worden aangelegd.

- Voor zone z6a en z6b alsook voor zone z8 wordt in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald: "Ten aanzien van de rooijlijn van de Adolphe Pégoudlaan wordt er een minimumafstand van 8m aangehouden".

- Voor zone 7a en 7a wordt in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald: "Deze zone wordt samen met zone 7b en c ontsloten vanaf de ringweg. De toegang van de parkeerinrichting tot het dek gebeurt via diverse vormen van stijpunten. Ontsluiting voor expeditieverkeer gebeurt langs de distributieweg op maaiveld. Qua identiteit sluiten de verhoogde publieke ruimtes, tussen de gebouwen, aan bij de retail- en leisureboulevard."

Wanneer de werken evenwel buiten de zone voorzien voor de wegenis zullen komen (en dus binnen het RUP Handelsbeurs) zal men eventueel toepassing kunnen maken van artikel 4.4.7, §2 VCRO. Artikel 4.4.7, §2 VCRO voorziet in een afwijkingsmogelijkheid van de planologische bestemming voor **handelingen van algemeen belang** die een ruimtelijk beperkte impact hebben. Dit artikel, zoals van toepassing, bepaalt:

"In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat

ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructures of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid."

Artikel 3 van Besluit Handelingen van Algemeen Belang bepaalt welke handelingen van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact hebben, waarvoor, met toepassing van artikel 4.4.7, §2 VCRO, zonder de vereiste van een voorafgaand planningsinitiatief, een vergunning kan worden verleend in afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften. Artikel 3, §2, eerste lid Besluit Handelingen van Algemeen Belang, bepaalt onder meer:

"Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

1° de aanleg van gewestwegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

2° de aanleg, wijziging of uitbreiding van:

a) tramlijnen en lightrail;

b) ondergrondse of gelijkvloerse openbare park-and-rideparkings en carpoolparkings

die ruimtelijk aansluiten bij of liggen binnen op- en afritcomplexen;

3° de wijziging of uitbreiding van:

a) andere openbare park-and-rideparkings en carpoolparkings dan de parkings, vermeld in punt 2°, b);

b) dienstzones langs autosnelwegen;

c) **bestaande of geplande openbare verkeerswegen**, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen;

d) bestaande of geplande openbare spoorwegen, waterwegen of waterlopen, of andere openbaarvervoersvoorzieningen;”

Artikel 1/1 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang omschrijft het begrip “wijziging of uitbreiding” als volgt:

“... 5° wijziging of uitbreiding: het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen. ...”

De vergunningverlenende overheid beschikt bij de beoordeling over “de impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden” over een discretionaire bevoegdheid. De vergunningverlenende overheid beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en de omvang van het project en het ruimtelijke bereik van de effecten van de handelingen.

In dit kader zou het mogelijk kunnen zijn om werken aan de wegenis uit te voeren in een bestemmingszone die er in principe niet voor voorzien is. Doch zal het steeds aan de vergunningverlenende overheid toekomen (discretionaire bevoegdheid) om te oordelen of deze handeling wel mogelijk zijn in dit gebied, en of ze wel degelijk een beperkte impact hebben. Samengevat, indien er werken

dienen te worden uitgevoerd welke zich binnen het RUP Handelsbeurs bevinden zal het mogelijk zijn om toepassing te maken van de afwijkingmogelijkheden zoals voorzien in artikel 4.4.7, §2 VCRO. Dit artikel voorziet in een afwijkingmogelijkheid van de planologische bestemming voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben. Artikel 3, §2, eerst lid, 3° c) van het besluit betreffende de handeling van algemeen belang bepaalt dat de wijziging of uitbreiding van ‘bestaande of geplande openbare verkeerswegen’, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen’ als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben worden aanzien, zoals vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Conclusie:

Deze voorschriften verhinderen op het eerste zicht niet de aanleg van (nieuwe) interne wegenis & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur op het niveau van de bouwvelden noch werken aan de Pégoudlaan:

- Groenaanleg kan buiten de bestaande bestemmingsvoorschriften ook worden vergund op basis van de handeling van algemeen belang met een beperkte ruimtelijke impact (artikel 3, §1, 10° van het besluit ‘handeling van algemeen belang);

- Andere infrastructuurwerken, zoals de aanleg van wegenis, kunnen eveneens onder deze uitzonderingsgrond van artikel 4.4.7, §2 VCRO worden gebracht. Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, worden immers de handelingen beschouwd die betrekking hebben op: “de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsrachten, tolinfrastructuur en parkings;”

De wijziging of uitbreiding van bestaande

of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen wordt immers aanzien als een handeling van algemeen belang die een ruimtelijke beperkte impact heeft.

Gelet op bovenstaande bepalingen lijkt het mogelijk om reeds te starten met enkele (voorbereidende) werken welke ten eerste vallen buiten het toepassingsgebied van het RUP Handelsbeurs (en conform de geldende bestemming zijn), ofwel voldoen aan de stedenbouwkundige voorschriften zoals voorzien in het geldende RUP Handelsbeurs, ofwel kunnen ressorteren onder de toepassingsvoorwaarden van de ‘handelingen van algemeen belang (met een ruimtelijke beperkte impact)’. Concreet zal men in principe de werken kunnen uitvoeren aan de wegenis, alsook in principe groenaanleg en publieke infrastructuur.

Voor de uitbreiding van wegenis (verbreding bvb.) dient eveneens rekening gehouden te worden met het Wegendecreet dat voorziet in de verplichte opmaak van een rooilijnplan. Dit laatste heeft evenwel geen impact op de ruimtelijke bestemming noch op eigendomsposities, en de afwijking ervan in het kader van de vergunningverlening. Het geeft wel een meer rechtszeker kader aan de vergunnings – afwijkingen van algemeen belang. Het inzetten van een rooilijnplan op het niveau van de site, dient verder bestudeerd te worden binnen de taskforce (zie verder).

3. Waarom wordt in dit uitgangspunt de focus op de INFRASTRUCTUUR gelegd, wat wordt bedoeld met de “motor”-functie?

Toelichting:

De fysieke aanleg en realisatie van de INFRASTRUCTUUR, nieuwe publieke infrastructuur (en het groene grid op The Loop of “wegenis & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur”) is een belangrijk startpunt en “houvast” voor de herontwikkeling (exemplarisch, eigen

inschatting):

- het zet een (niet terugdraaibaar) momentum in beweging voor de totale herontwikkeling;

- het vormt de ruggengraat en kapstok voor een nieuwe totaalontwikkeling, gebaseerd op een evolutieve flexibiliteit, waarbij een duidelijke rolverdeling moet worden vooropgezet tussen de hoofdinfrastructuur en de neveninfrastructuur (zie verder, uitgangspunt over toewijzing van de financieringskosten), verder uit te werken binnen de taskforce;

- het creëert, aan de zijde van stakeholders en gebruikers, ook een vertrouwen in de daadwerkelijke herontwikkeling van de totale site en blijft niet steken in een ontwerpfase, maar wordt op het terrein daadwerkelijk uitgevoerd (zie vorig uitgangspunt) en kan zelfs (minstens gedeeltelijk) worden gerealiseerd binnen de bestaande wettelijke context. Door de onderverdeling van de infrastructuur, kan deze het ritme van de gebiedsontwikkeling volgen;

- in die zin wordt aangesloten bij de idee van het RUP Handelsbeurs voor wat betreft het vastklikken van de (centrale) ontsluitingsweg: uit de kritische screening van de RUP – voorschriften kunnen nu lessen getrokken worden om een chronologie van investeringen te koppelen aan flexibelere voorschriften;

- de werken aan de INFRASTRUCTUUR impacteren verschillende bouwvelden, waardoor het engagement van de stakeholders van bij de start duidelijk aanwezig moet zijn (door zelf actief mee te werken aan de opdracht, gronden ter beschikking te stellen of over te dragen, ...) en hen tegelijk toe te laten de neveninfrastructuur en het groene grid aan te leggen in functie van de ontwikkeling van de bouwvelden (zie ook het uitgangspunt over het flexibel, robuust en intelligent RUP, waarvan de filosofie ook moet worden toegepast op de infrastructuur;

- de werken aan de INFRASTRUCTUUR houden weliswaar rekening met de ontwikkeling van de “privatieve” ontwikkeling van de bouwvelden, maar

wil deze ook promoten en aanmoedigen door rekening te houden met de evoluties en planning binnen de verschillende bouwvelden;

- gezien de eigendomspositie(s) binnen de site, kunnen een aantal van deze werken aan de INFRASTRUCTUUR slechts worden uitgevoerd nadat er een consensus bestaat over de totaalvisie van de herontwikkeling, wat de samenwerkingsfilosofie dan ook op een tastbare wijze kan bestendigen. Dit dient verder te worden opgenomen binnen de taskforce.

De verdere samenwerking en strategie (zie ondermeer, het uitgangspunt over de taskforce) vindt dan ook inspiratie bij de realisatie van de INFRASTRUCTUUR, zonder er exclusief te worden aan opgehangen. Immers zijn ook andere parameters relevant (zoals programma – in de ruimtelijke ambitienota, of parkeren – zie verder).

UITGANGSPUNT 4 : PARKEREN, EEN UITDAGING BINNEN DE RUIMERE CONTEXT VAN MOBILITEIT

Toelichting:

De site heeft nood aan een geïntegreerd en gezamenlijk parkeerverhaal, waarbij het parkeren flexibel moet kunnen inspelen op de noden van behoeften van de stakeholders en gebruikers, maar evengoed moet openstaan voor duurzame oplossingen die rekening houden met wijzigingen in mobiliteitsgedragingen.

Het probleem ligt onder meer in de **parkeergelegenheid voor events**. Deze eventparking staat los van de IKEA die op eigen terrein parking realiseert en eventueel betaalt indien ze gebruik wenst te maken van de eventparking. Deze parking staat ook los van de parking van de nieuwe nog te realiseren programma's (eigen overwegingen):

- Gespreid parkeren is geen oplossing, omdat er teveel events plaatsvinden en de claim op het openbaar domein te zwaar is;

- Een grote nieuwe en vooral dure structuur bouwen is nadelig omdat de kosten moeten gedragen worden,

dit terwijl er al overaanbod is aan parkeerplaatsen (voor events, voor P+R, voor dagelijks gebruik, etc.). Bovendien is er nog heel wat ruimte beschikbaar op de Loop vandaag waar voldoende parkeerplaatsen te vinden zijn;

- Een alternatief is dat er in de 8-9 bouwvelden op The Loop voor elk bouwveld een eigen parkeerplaatsen wordt voorzien. De ontwikkelaar kan zelf of in overleg extra plaatsen voorzien, de ontwikkelaar garandeert ter beschikkingstelling van X aantal parkeerplaatsen bij events. De stad betaalt daarbij een financiële vergoeding als deze plaatsen aan een bepaalde gegarandeerde prijs ter beschikking moet zijn (als in geval van events de parkeerplaatsen voor een lager bedrag moeten ter beschikking worden gesteld, betaalt de overheid het verschil). Het voordeel van dit alternatief is dat er op die manier kan worden voldaan aan de garantie van eventparking en kan de voorziening van eventparking in elke stap of fase worden gegarandeerd.

Er hoeft geen grote structuur te worden

gebouwd en de investeringskost voor de gestapelde parkeervoorziening wordt gradueel opgebouwd volgens de nood. Het is wel noodzakelijk dat deze oefening wordt onderzocht en gecoördineerd.

Bij de flexibiliteit in het parkeerverhaal moet rekening kunnen gehouden worden met (o.a.):

- de creatie van nieuwe fysieke parkeerplaatsen en de herorganisatie en optimalisatie van bestaande parkeerplaatsen;
- parkeerdelen van fysieke parkeerplaatsen en beheren van parkeerrechten (ipv. plaatsen);
- de fysieke invulling en realisatie van een parkeeraanbod op het niveau van een ganse site;
- een uniform parkeerbeleid op de ganse site om consumentenbewegingen en verschuivingen op de site te vermijden;
- het begeleiden van bedrijven bij de modal shift;



Huidige parking IKEA op The Loop

- een parkeerbeleid dat rekening houdt met een variëteit aan activiteiten en wederzijds gemaakte afspraken, maar ook met individuele belangen en / of keuzes van stakeholders met betrekking tot een slim en duurzaam eigen, bestaand parkeerbeleid.

Niettegenstaande er heden tussen bepaalde stakeholders (goede) logistieke afspraken worden gemaakt over parkeerdelen, wat steeds wordt toegejuicht, wil deze studie alle betrokken partijen verder motiveren om, op basis ook van de ruimtelijke ontwikkelingsvoorstellen van de studie (cf. ambitieniveau masterclass), de mogelijkheid van een geïntegreerd gezamenlijk parkeerverhaal binnen de context van een "mobiliteit in beweging" door een professionele partner, van studie over realisatie tot beheer, nader te onderzoeken op zijn haalbaarheid, opportuniteiten en aandachtspunten.

Er worden m.a.w. een nieuwe partner gezocht die gespecialiseerd is in het aanbieden van mobiliteits – totaal – oplossingen op het niveau van de site.

Deze **mobilitieitspartner zal een partner** moeten worden in de ontwikkeling van The Loop die co – creatief meedenkt over invullingen, flexibiliteit, trends en manageability.

Deze professionele mobiliteitspartner zal in principe een private partij zijn, en niet de stad Gent zijn of het parkeerbedrijf van de stad Gent.

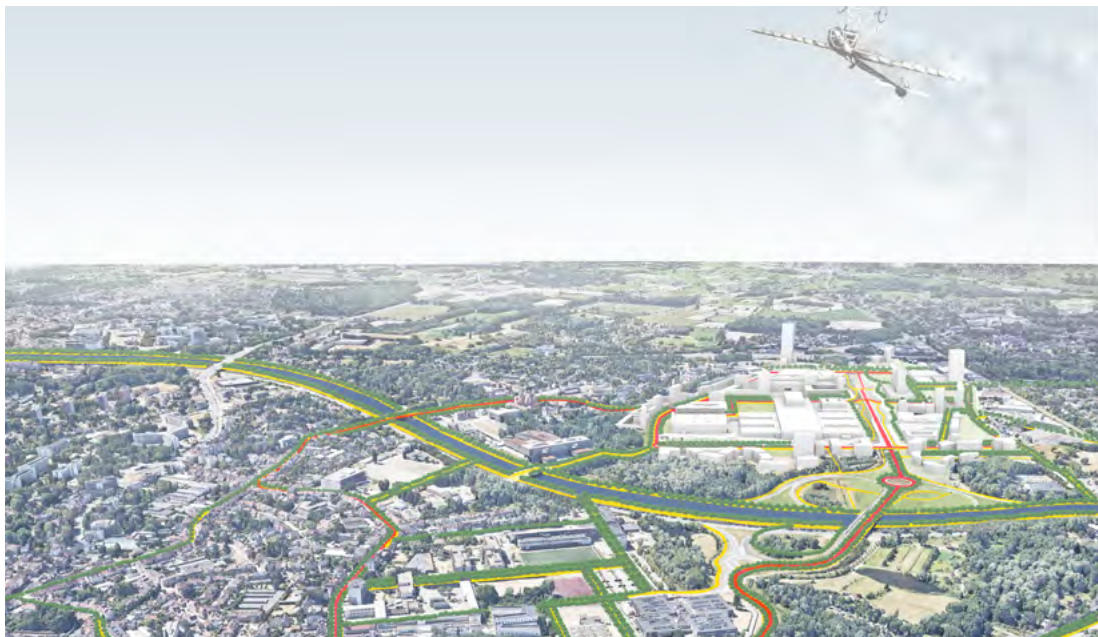
De stad Gent dient naar ons aanvoelen – mede gelet op haar verantwoordelijkheid voor het voorzien in parkeerplaatsen op de site cf. historische overeenkomsten en dading - het traject om deze problematiek te bestuderen en een mobiliteits – en parkeerpartner te zoeken, te faciliteren, zonder deze opdracht te bestempelen als een "overheidsopdracht".

Hiertoe is dan wel vereist dat het soortelijk gewicht van de financiering van deze operatie en de daadwerkelijke realisatie niet overhelt naar de stad. Het is in onze benadering een overwegend "private" opdracht waarvan de regie wordt toevertrouwd aan de stad, op gedeelde kosten tussen partijen. Dit dient verder te

worden uitgewerkt binnen de taskforce.

Een gezamenlijke oefening met de dialoogfilosofie (cf. concurrentiegerichte dialoog in de wetgeving overheidsopdrachten) waarbij een marktverkenning geïntegreerd wordt in een vertrouwelijke en in tijd afgebakende procedure en waarbij enkel de deelnemers die daadwerkelijk deelnemen aan de dialoogprocedure, een effectief voorstel kunnen indienen, wordt voorgesteld.

Bij deze oefening moeten alle scenario's ter overweging van kandidaten – parkeerpartners op tafel kunnen worden gelegd. Belangrijke aandachtspunt hierbij is dat de dialoogprocedure niet enkel georganiseerd wordt rond de eventparkeerplaatsen die nog moeten worden gerealiseerd op de site, maar gaat ook over collectieve vervoersoplossingen, fietsenstallingen, management van parkeerplaatsen, ...



Pro memorie: het verloop van een concurrentiegerichte dialoog

De concurrentiegerichte dialoog is een plaatsingsprocedure waarbij elke ondernemer naar aanleiding van een aankondiging van de opdracht een aanvraag tot deelneming mag indienen. Uit de ingediende aanvragen tot deelneming selecteert de aanbestedende overheid enkele aannemers waarmee ze in dialoog wil gaan. Het doel van deze dialoog is om één of meer oplossingen te bereiken waarmee wordt voldaan aan de behoeften van de aanbestedende overheid, die op het moment van de aankondiging nog niet precies weet wat ze wil of wat mogelijk is.

Het is met andere woorden een tweestapsprocedure waarbij de aanbestedende overheid enkel in dialoog treedt met die ondernemingen die bij hun aanvraag tot deelneming blijken te kunnen voldoen aan de behoeften van de aanbestedende overheid. Bij de aankondiging van de opdracht maakt de aanbestedende overheid haar behoeften en eisen kenbaar. Dit wordt het beschrijvend document genoemd, vergelijkbaar met de selectieleidraad bij een mededingingsprocedure met onderhandeling.

Overeenkomstig artikel 39 van de Wet Overheidsopdrachten van 17 juni 2016 mag deze procedure enkel in de volgende vijf gevallen worden aangewend:

- 1. Er kan niet worden voorzien in de behoeften van de aanbestedende overheid zonder aanpassing van onmiddellijk beschikbare oplossingen;*
- 2. Ze bevatten ontwerp- of innovatieve oplossingen;*
- 3. De opdracht kan niet worden gegund zonder voorafgaande onderhandelingen wegens specifieke omstandigheden die verband houden met de aard, de complexiteit of de juridische en financiële voorwaarden of wegens de daaraan verbonden risico's;*
- 4. De technische specificaties kunnen door de aanbestedende overheid niet nauwkeurig genoeg worden vastgesteld op basis van een norm, Europese technische beoordelingen, een gemeenschappelijke technische specificatie of een technisch*

referentiekader;
5. Het betreft werken, leveringen of diensten waarvoor, naar aanleiding van een openbare of niet-openbare procedure, enkel onregelmatige of onaanvaardbare offertes werden ingediend.

Verder zijn er dus geen financiële drempels die in acht moeten genomen worden.

Van zodra de opdracht wordt bekendgemaakt, beschikken de kandidaten over ten minste 30 kalenderdagen om hun aanvraag tot deelname in te dienen. Zoals eerder werd aangehaald, zal de aanbestedende overheid – in ons geval de stad Gent die de regie van de procedure voert - uit alle aanvragen tot deelname enkel die kandidaten selecteren die voor haar het meest interessant zijn. Dit dienen er ten minste drie te zijn. Toch is het niet altijd aangewezen slechts drie kandidaten te selecteren, vermits het bij een concurrentiegerichte dialoog net de bedoeling is om een zo ruim mogelijk beeld te krijgen van wat de mogelijkheden zijn die vandaag de dag beschikbaar zijn.

In de aankondiging dient er naast de behoeften en eisen van de aanbestedende overheid, ook de gunningscriteria en een indicatief tijdschema te worden vermeld.

De dialoog zelf verloopt met elke kandidaat afzonderlijk, dit impliceert dat de aanbestedende overheid steeds het gelijkheids- en niet-discriminatiebeginsel in acht dient te houden. Zo kan het bijvoorbeeld niet zijn dat bepaalde kandidaten extra informatie krijgen waardoor hun oplossingen tot een beter resultaat leiden. Voorts dienen de kandidaten steeds voldoende tijd te krijgen om zich op de dialoog voor te bereiden.

Bij de concurrentiegerichte dialoog is het mogelijk om te werken in verschillende fasen. Dit laat de aanbestedende overheid toe om tijdens het dialoog gesprekken stop te zetten als ze merkt dat er geen resultaat wordt geboekt. Wenst de aanbestedende overheid te werken in verschillende fasen, dan dient dit in de aankondiging te worden opgenomen. Van zodra de aanbestedende overheid oordeelt dat er oplossingen gevonden zijn die aan haar behoeften voldoen, zet ze de dialoog stop. Enkel diegenen die

tijdens de dialoog oplossingen naar voren schuiven die voldoen aan de behoeften van de aanbestedende overheid krijgen de mogelijkheid om een definitieve offerte in te dienen. Hiervan worden ze gelijktijdig en schriftelijk op de hoogte gebracht.

Dit kunnen in de praktijk ook meerdere offertes zijn, indien een kandidaat tijdens de dialoog met meer dan één oplossing voor de dag komt. Een termijn waarbinnen deze offertes dienen te worden ingediend, werd door de wetgever niet bepaald. Bij het nazicht van de offertes is het de aanbestedende overheid steeds toegestaan om aan de inschrijvers verduidelijkingen van hun offertes te vragen. Zolang dit er niet voor zorgt dat de offerte essentieel wordt gewijzigd. Bij de keuze van de meest economisch voordelige offerte houdt de aanbestedende overheid enkel en alleen rekening met de gunningscriteria die werden opgenomen in de aankondiging van de opdracht en dit op basis van de beste prijs-kwaliteitsverhouding. Komt het tot een beslissing, dan mag de aanbestedende overheid met deze aannemer verdere gesprekken voeren omtrent de financiële toegevingen, zolang dit de essentiële elementen van de offerte of opdracht niet wijzigt en niet leidt tot de vervalsing van de mededinging.

De opdracht zelf wordt overeenkomstig artikel 100 van het Koninklijk Besluit van 18 april 2017 gesloten door de ondertekening van een overeenkomst tussen beide partijen.

Tot slot kan de aanbestedende overheid aan de kandidaten of inschrijvers die deelgenomen hebben aan de dialoog een vergoeding toekennen.

Wij stellen in casu voor dat de stad Gent de procedure voert, in eigen naam en voor rekening van de stakeholders en de andere partijen zoals IKEA en Holiday Inn, gezien het inclusief karakter van de mobiliteits-en parkeeroefening. Ook kunnen andere gebruikers of partijen betrokken worden. De kosten worden dan verdeeld conform een binnen de taskforce vast te stellen sleutel.

UITGANGSPUNT 5 : ROLVERDELING BINNEN EEN GLOBALE CONTEXT VAN HERONTWIKKELING VAN THE LOOP EN REALISATIE VAN INFRASTRUCTUUR, MET EEN PUBLIEKE ACTOR ALS PILOOT, DE STAD GENT

Toelichting:

Het is voor de stakeholders, inbegrepen de stad Gent, van belang dat bestaande, lopende initiatieven tussen stakeholders, die goed lopen, kunnen blijven lopen zonder dat deze worden vertraagd of gehypothekerd door publieke besluitvormingstrajecten of schoonmoeder-attitudes.

Zoals we eerder al aangaven, zien we in de realisatie van de INFRASTRUCTUUR een belangrijke motor voor de (her) ontwikkeling van The Loop, naast o.a. de mobiliteit en de programmatorische benadering (zie ook de eerdere uitgangspunten hierover en de rol van de stad Gent hierin).

De verwezenlijking van de INFRASTRUCTUUR levert een bijzondere rolverdeling op, wanneer we de opdeling volgen die we hoger aangaven, met name:

- Pégoudlaan en het aansluitend bermenlandschap;

- de ringweg, de hoofdfietsroutes en de hoofdwandelroutes (de **hoofdinfrastructuur**);

- de interne ontsluitingswegen (de zogenaamde **neveninfrastructuur**) (auto, fiets, voetganger, hulpdiensten);

- Groene grid (blauw, groen, dreven). Het is van belang dat de stad Gent een duidelijke rol krijgt toebedeeld van de stakeholders als toekomstige eigenaar of beheerder van de (publieke) INFRASTRUCTUUR.

Het is ook belangrijk dat de stad deze rol éénduidig opneemt en op rechtszekere en transparante wijze (vb. door tussenkomst van 1 enkele persoon of dienst).

Er wordt dan ook voorgesteld om te voorzien in een duidelijke publieke STURING van de herontwikkeling als publieke, neutrale regisseur, binnen een ruimtelijke curatele, waarbij een duidelijke positionering en beleidskeuze van de stad

noodzakelijk is.

Deze rol van de stad Gent als PILOOT wordt in het bijzonder naar voren geschoven in de "realisatie" van de INFRASTRUCTUUR, gezien dit de drager van het gebied wordt, gezien het toekomstig publiek karakter ervan, gezien het belang van de kwalitatieve publieke ruimte als bindweefsel voor iedere welkdanige ontwikkeling en gezien het belang en omvang van de investeringen.

Concreet?

De rol van de stad Gent in de INFRASTRUCTUUR kan als volgt worden ingevuld, waarmee ook de financiering voor de stad maximaal wordt beperkt:

- Pégoudlaan en het aansluitend bermenlandschap: samenwerking en facilitering van AWW, contactpersoon voor de taskforce (zie verder), financiering door het Vlaamse Gewest;

- de ringweg, de hoofdfietsroutes en de hoofdwandelroutes (de **hoofdinfrastructuur**): studie (in overleg met de taskforce), investering, realisatie en financiering door de Stad met maximale recuperatie van de bestaande investeringen;

- de interne ontsluitingswegen (de zogenaamde **neveninfrastructuur**) (auto, fiets, voetganger, hulpdiensten): de stakeholders staan in (binnen de context van de taskforce) voor de realisatie – in het kader van de ontwikkeling van de bouwvelden, en dragen het publiek toegankelijk domein over aan de Stad;

- Groene grid (blauw, groen, dreven): de stakeholders staan in (binnen de context van de taskforce) voor de realisatie – in het kader van de ontwikkeling van de bouwvelden, en dragen het publiek toegankelijk domein over aan de Stad;

De stad Gent neemt het initiatief tot de creatie van een taskforce tussen de stakeholders, zijnde een **flexibele samenwerkingsstructuur** waarbinnen lopende initiatieven in hun efficiëntie, snelheid, grondigheid en

samenwerkingsmethode kunnen worden gehonoreerd maar er tegelijk een aanvaardbare rol is voor de stad Gent als piloot voor de verderzetting van het traject.

De kernspelers van de taskforce zijn (eigen voorstel):

- Grondbank The Loop, met Sogent en Banimmo
- Easy Fairs
- Upgrade Estate
- Stad Gent
- AWW
- De Lijn
- IKEA
- Holliday Inn

De taskforce kan zelf andere partijen toevoegen in functie van thema's (vb. mobiliteit).

De rol van deze taskforce start bij het afronden van deze onderliggende studie.

De mogelijke invulling van de taskforce:

start (1) met de **inventarisatie** tussen de stakeholders en de stad Gent van wat heden reeds op tafel ligt, als voorbereidend studiewerk en conventies tussen partijen, om te komen tot een termsheet met afspraken.

Verder (2) moet **gezamenlijk worden onderzocht** welke stappen verder noodzakelijk zijn om de verschillende vormen van de INFRASTRUCTUUR te realiseren, zelfs binnen de context van de huidige ruimtelijke bepalingen.

We doen hier verder een voorstel voor.

UITGANGSPUNT 6 : GELIJKE BEHANDELING TUSSEN DE EIGENAARS / STAKEHOLDERS

Toelichting:

Sogent wordt beschouwd als één van de andere stakeholders, zijnde een grondeigenaar of zakelijk recht – houder binnen het gebied.

Er wordt m.a.w. voorgesteld het lokaal bestuur of de groep Gent duidelijk op te

splitsen in functie van de rollen:

- Stad Gent: piloot van de publieke ontwikkeling;
- Sogent: ontwikkelaar van zijn bouwveld.

De publieke rollen, de regierol voor publieke ontwikkelingen (van bvb. infrastructuur, afhankelijk van de

onderverdeling) wordt gelegd bij de stad. Tussen de stakeholders op de site wordt de gelijkheid en een gelijke behandeling van ontwikkelingsbelangen aangehouden. Tussen partijen kan er een afwijkende regeling worden overeengekomen om een andere rol te bepalen (bvb. voor Sogent).

UITGANGSPUNT 7 : LOGISCHE TOEWIJZING VAN FINANCIERINGSKOSTEN, REKENING HOUDENDE MET HET ECONOMISCH ONTWIKKELINGSPOTENTIEEL

Toelichting:

De aanleg van de INFRASTRUCTUUR vergt belangrijke investeringen die moeten gedragen worden door alle betrokken partijen, zowel de private als de publieke, waarbij vooral de keuze moet gemaakt worden in de verdeelsleutel en de wijze van (voor)financiering.

De kostenverdeling moet verder maatschappelijk verantwoord zijn en vanuit het standpunt van de stad Gent (en AWW) kunnen verantwoord en gemotiveerd worden. Zij moet ook gekoppeld worden aan de creatie van economisch ontwikkelingspotentieel.

Er moet ook vermeden te worden om te moeten werken met stedenbouwkundige lasten om gedane kosten te recupereren. In ons voorstel worden deze investeringen logisch verdeeld en maximaal beperkt voor de stad en komen ze logisch te liggen bij de partijen waar ook het economisch ontwikkelingspotentieel komt te liggen:

- Pégoudlaan en het aansluitend bermenlandschap: financiering door het Vlaamse Gewest;

- de ringweg, de hoofdfietsroutes en de hoofdwandelroutes (de **hoofdinfrastructuur**): financiering door de Stad met maximale recuperatie van de bestaande investeringen;

- de interne ontsluitingswegen (de zogenaamde **neveninfrastructuur**) (auto, fiets, voetganger, hulpdiensten): financiering door de stakeholders na allocatie van deze infrastructuur op individuele bouwvelden;

- Groene grid (blauw, groen, dreven): financiering door de stakeholders. Gedane investeringen (in bvb. bestaande ontsluitingsweg) moeten maximaal behouden en ingezet worden bij de totaalontwikkeling van het gebied. De rolverdeling komt ook tegemoet aan de **“motor” - idee**:

° de Pégoudlaan en de hoofdinfrastructuur als motor, georganiseerd door een faciliterende overheid, de “kapstok” van de infrastructuur

° de neveninfrastructuur en de dreven, die het ontwikkelingsritme volgen van de bouwvelden en aantakken op de kapstok van de hoofdinfrastructuur

Met het voorstel van kostenverdeling, tegen de achtergrond van de flexibiliteit die op het niveau van ruimtelijke voorschriften zal worden gegeven (met de ontwikkelbare volumes), wordt vermeden te verzanden in een platte commerciële compensatie-oefening van historische kosten.

ROL VOOR DE STAD GENT

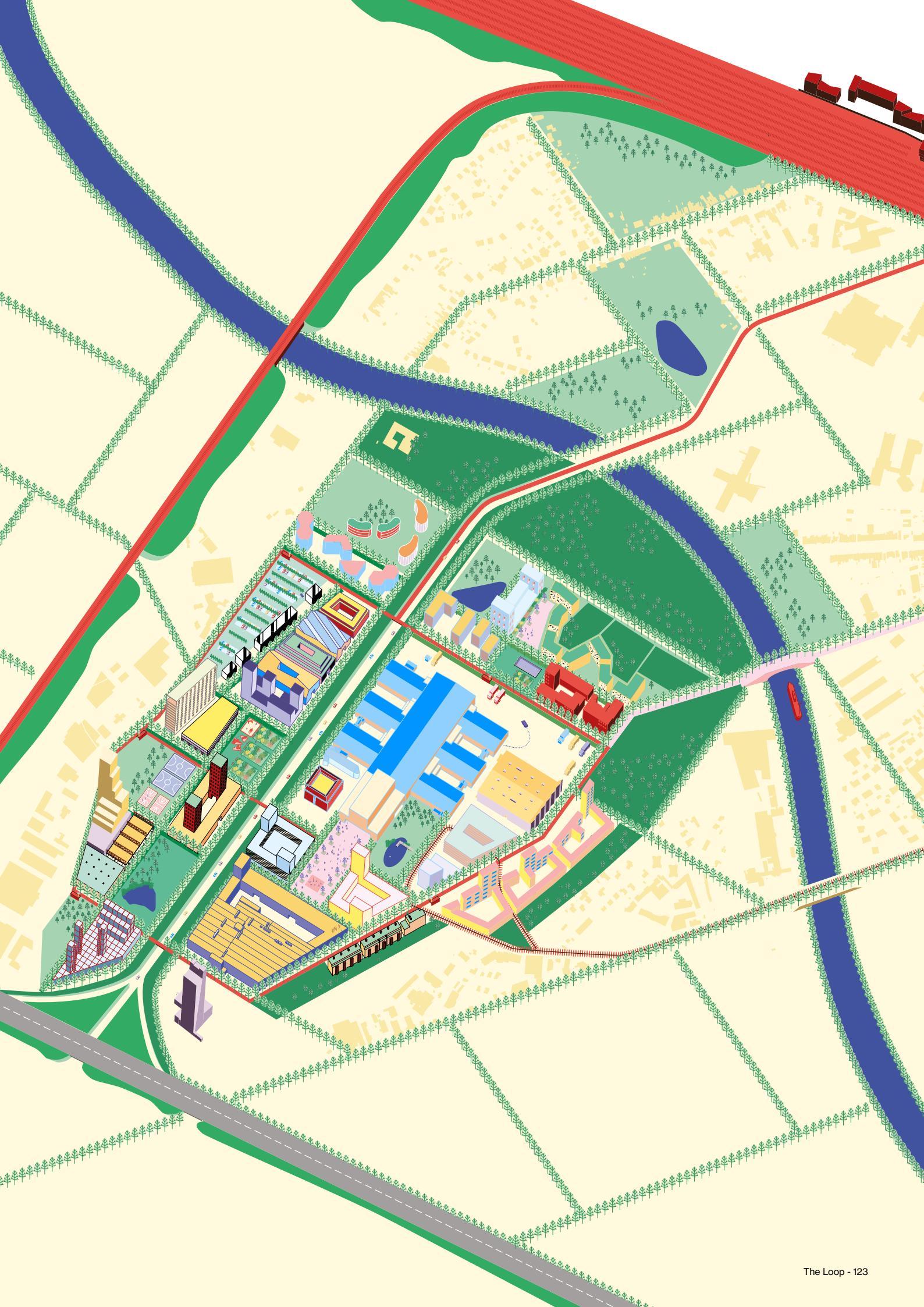
De uitgangspunten hebben voor ons tot de volgende rol voor de stad Gent en de stakeholders geleid:

ROL VAN DE STAD GENT

- de INFRASTRUCTUUR verder bestuderen: PILOOT van een gezamenlijk traject (gezamenlijk, zijnde tussen de stakeholders en de stad Gent onder de vorm van een taskforce);
- de INFRASTRUCTUUR realiseren: OPDRACHTGEVER en FINANCIER van de hoofdinfrastructuur ter uitvoering van de resultaten van een gezamenlijk traject;
- de totaalontwikkeling van de site: de ruimtelijke FACILITATOR en KWALITEITSBEWAKER, op basis van flexibele ruimtelijke voorschriften; en aansteller van de ruimtelijke curatele;
- het geïntegreerd en gezamenlijk parkeerverhaal: de FACILITATOR van een gezamenlijk traject.



Projectgebied The Loop vandaag



6.2 ONTWIKKEL- EN SAMENWERKINGSVOORSTEL

VOORSTEL VAN SCENARIO IN 5 STAPPEN

- STAP 1 -

Oprichting van een **taskforce** tussen de stakeholders met als doelstelling de gezamenlijke studie van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, binnen een markteconomisch verantwoord model en op de kwalitatieve onderlegger van ruimtelijke, flexibele voorschriften met onder meer:

- verderzetting van de masterclass om te komen tot een finaal akkoord over e principes
- studie van de ruimtelijke flexibele ontwikkelingsmodellen;
- studie van de infrastructuur (hoofd, neven -en drevenstructuur);
- studie over het transitiekader tussen het bestaande RUP en het herziene RUP;
- uitzetten van een strategie rond modal shift en de zoektocht naar een mobiliteits

-en parkeerpartner;

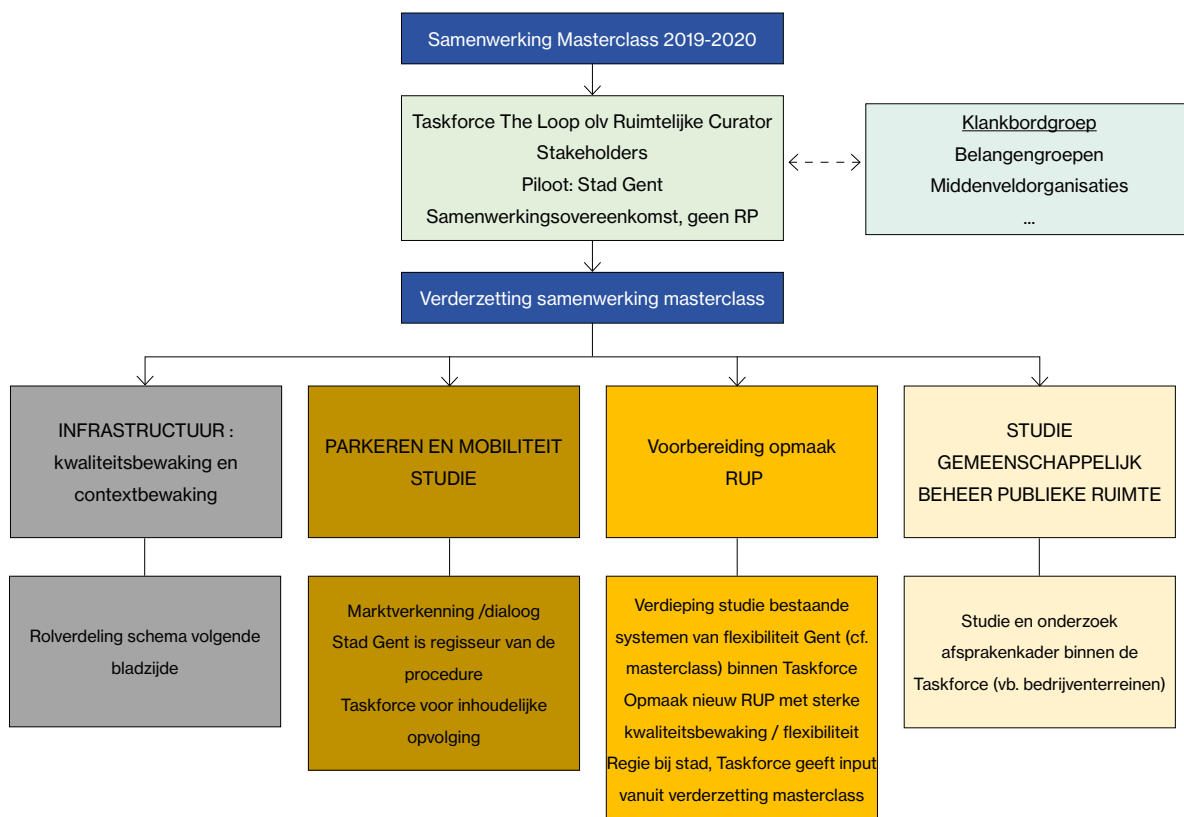
- studie van het groen-blauwe netwerk met aandacht voor o.a. de waterhuishouding.

De taskforce wordt opgericht op basis van een eenvoudige overeenkomst:

- Een overlegstructuur wordt geformaliseerd (geen rechtspersoonlijkheid) waarin ook principes als loyaliteit aan de uitgangspunten van het totaalplan worden afgesproken;
- Er wordt een aanpak goedgekeurd, inclusief planning;
- De opdracht voor de verderzetting van de masterclass wordt als private studie geplaatst, onder regie van de stad, binnen de taskforce m.a.w. iedere stakeholder wordt mede – opdrachtgever
- Er wordt een kostenverdeling

afgesproken (voorbeelden):

- ° Op basis van de eigendomsverhouding binnen het projectgebied
- ° Op basis van de verhouding van inname / overdracht aan het openbaar domein van de stad van iedere stakeholder
- ° De stad Gent kan een forfaitaire bijdrage doen + de kost van de procesvoering
- ° historische investeringen in publieke infrastructuur kunnen verevend worden waarbij een correctie kan worden toegevoegd in functie van de afbraakkost van bestaande infrastructuur (verleggingskost) en beschikbare oppervlakte die opnieuw vrij komt voor stakeholders
- ° Er kan een inhoudelijk verschillende verdeelsleutel worden



opgemaakt voor:

- Ontwerp vs. uitvoering
- Harde infrastructuur vs. groen
- Lijninfrastructuur vs. parkeren
- ...

De taskforce wordt voor de stad Gent de beheersinstantie voor de Loop, de gesprekspartner om op geregelde tijdstippen knelpunten en vragen gezamenlijk te bekijken, die telkens met verschillende partijen dienen te worden uitgeklaard. De taskforce kan hier fungeren als een draaischijf tussen verschillende partijen en dit voor meerdere thema's: infrastructuur, vergunningsaanvraag (binnen de wettelijke klijlijnen, die de discussie over de zogenaamde beleidsovereenkomsten), openbaar domein en juridisch statuut, mobiliteit, evenementenplanning, realisatie van de verschillende projecten, ambitieniveau / kwaliteitsbewaking, parkbeheer en communicatie. De stad Gent behoudt haar wettelijke opdrachten in het kader van de vergunningverlening

en de goedkeuring van een RUP – herziening.

- STAP 2 -

Gezamenlijke opdracht, binnen de taskforce, voor de STUDIE en de verderzetting van het ONTWERP (cf. masterclass), op gezamenlijke kosten (volgens verdeelsleutel tussen de stakeholders), van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en de **“wegen & publiek toegankelijke landschapsinfrastructuur” of INFRASTRUCTUUR, STUDIEFASE** onder regie van de Stad Gent (parallel met stap nr. 4).

- STAP 3 -

AANLEG Pegoudlaan / hoofdinfrastructuur door AWV / stad GENT:

- Maximaal op basis van bestaande

ruimtelijke, wettelijke context

- De gronden die planmatig zijn aangeduid voor de aanleg van de hoofdinfrastructuur, worden door iedere stakeholder voor aanvang van de werken:

- HETZIJ overgedragen aan de stad Gent om opgenomen te worden in het openbaar domein principe moet hier zijn de kosteloze overdracht (i.e. klassieke aanpak in ruimtelijke ordening), zodat er geen verrekening gebeurt via grondaandelen;

- HETZIJ belast met een erfdienstbaarheid van publieke overgang van max. 29 jaar, om niet, (cf. Decreet op de Gemeentewegen) met het oog op een latere overdracht naar het openbaar domein;

- De werken worden uitgevoerd DOOR en OP KOSTEN VAN de stad Gent (aanbestedende overheid).

- De aangelegde hoofdinfrastructuur en

INFRASTRUCTUUR					
rolverdeling		TASKFORCE	ONTWIKKELAARS	STAD GENT	AWV
Pégoudlaan	studie	kwaliteitsbewaking en contextbewaking			
	financiering				x
	realisatie				x
	beheer				x (ism stad)
Hoofdinfrastructuur	studie	kwaliteitsbewaking en contextbewaking		x	
	financiering			x	
	realisatie			x	
	beheer			x	
Neveninfrastructuur	studie	kwaliteitsbewaking en contextbewaking	x (in kader van studie bouwvelden)	x (opvolging)	
	financiering		x		
	realisatie		x (+ overdracht aan openbaar domein)		
	beheer		onderzoek naar gemeenschappelijk beheer		x
Groen grid	studie	kwaliteitsbewaking en contextbewaking	x (in kader van studie bouwvelden)	x (opvolging)	
	financiering		x		
	realisatie		x (+ overdracht aan openbaar domein)		
	beheer		onderzoek naar gemeenschappelijk beheer		stad / privaat

Rolverdeling tussen de projectpartners

de overeenkomst vormen feitelijkheden waarmee maximaal binnen de geldende krijtlijnen van de ruimtelijke bestemming moet rekening gehouden worden.

- STAP 4 -

Stad Gent als FACILITATOR voor Parkeren, gezamenlijke organisatie private marktverkenning voor parkeer- en mobiliteitspartner.

De Stad Gent organiseert, opnieuw als FACILITATOR voor Parkeren,

een marktverkenning of een concurrentiegerichte dialoog (private, flexibele procedure), waarbij samen met de stakeholders een oplossing wordt gezocht voor een geïntegreerd parkeer -en mobiliteitsbeleid op de site, zowel met fysieke parkeerplaatsen als met parkeerrechten, door een private parkeerexploitant (zie het uitgangspunt over parkeren). Dit dient verder te worden uitgewerkt binnen de taskforce.

- STAP 5 -

In het algemeen belang wordt door de stad Gent middels de opmaak van een RUP, een flexibele ruimtelijke onderlegger tot stand gebracht voor een duurzame en evenwichtige totaalontwikkeling van de site. Op basis van bestaande ervaringen met stedelijke RUP's wordt een methodiek van KWALITEITSBEWAKING geïnstalleerd binnen het RUP voor concrete invullingen van de bouwvelden bouwvelden (zogn. Kwaliteitskamer met een ruimtelijke curatele);

CONCRETE ACTIES

Stakeholders, met initiatief door stad Gent:

Ontwerp SOV (doorlooptijd met onderhandelingen en besluitvorming 10 maand)

- Goedkeuring benadering ambitieniveau masterclass
- Verdeelsleutel "studie" - fase
- Methodiek verderzetting huidige samenwerking
- Methodiek onderzoek parkeer -en mobiliteitsverhaal

Taskforce, stad Gent

Verdere uitwerking ambitieniveau -> herziening RUP (doorlooptijd 1,5 - 2 jaar)

Taskforce

Verderzetting studie publieke infrastructuur (doorlooptijd 1,5 - 2 jaar)

Stad Gent, Taskforce

Opstart dialoog rond het parkeerverhaal (doorlooptijd 1,5 - 2 jaar)

